Information

Power Parts

69032900000

11. 2008 **3.211.399**

KTM Sportmotorcycle AG
Stallhofnerstraße 3
A-5230 Mattighofen
www.ktm.com

DEUTSCH

Danke, dass Sie sich für KTM Power Parts entschlossen haben.
Alle unsere Produkte wurden nach den höchsten Standards entwickelt und gefertigt, unter Verwendung der besten verfügbaren Materialien.
KTM Power Parts sind rennerprobt und gewährleisten ultimative Performance.

KTM KANN NICHT VERANTWORTLICH GEMACHT WERDEN FÜR FALSCHE MONTAGE ODER VERWENDUNG DIESES PRODUKTS. Bitte befolgen Sie die Montageanleitung. Wenn bei der Montage Unklarheiten auftreten, wenden Sie sich bitte an eine KTM Fachwerkstätte.
Danke.

ENGLISH

Thank you for choosing KTM Power Parts!
All of our products are designed and built to the highest standards using the finest materials available.
KTM Power Parts are race proven to offer the ultimate in performance.

KTM WILL NOT BE HELD LIABLE FOR IMPROPER INSTALLATION OR USE OF THIS PRODUCT. Please follow all instructions provided. If you are unsure of any installation procedure, please contact a certified KTM dealer.
Thank you.

2

ITALIANO

Grazie per aver deciso di acquistare un prodotto KTM Power Parts.
Tutti i nostri prodotti sono stati sviluppati e realizzati secondo i massimi standard e con l'impiego dei migliori materiali disponibili.
Le KTM Power Parts sono collaudate nelle competizioni ed assicurano altissime prestazioni.

KTM NON PUÒ ESSERE RESA RESPONSABILE PER UN MONTAGGIO O USO IMPROPRIO DI QUESTO PRODOTTO. Per favore osservate le istruzioni nel manuale d'uso.Se dovessero sorgere dei dubbi al montaggio, rivolgetevi ad un'officina specializzata KTM.
Grazie.

2

FRANCAIS

Nous vous remercions d'avoir choisi KTM Power Parts.
Tous nos produits ont été développés et réalisés selon les plus hauts standards et en utilisant les meilleurs matériaux disponibles.
Les Power Parts de KTM ont fait leurs preuves en compétition et garantissent les meilleures performances.

LA RESPONSABILITÉ DE KTM NE SAURAIT ÊTRE ENGAGÉE EN CAS D'ERREUR DANS LE MONTAGE OU L'UTILISATION DE CE PRODUIT.
Il convient de respecter les instructions de montage.
Si quelque chose n'est pas clair lors du montage, il faut s'adresser à un agent KTM.
Merci.

2

ESPANOL

Gracias por haberse decidido por el Power Parts KTM.
Todos nuestros productos han sido desarrollados y producidos según los estándares más altos utilizando los mejores materiales disponibles.
Las KTM Power Parts están probadas en competencia y garantizan un óptimo rendimiento.

NO SE PUEDE HACER RESPONSABLE A LA KTM POR UN MONTAJE O UN USO INCORRECTO DE ESTE PRODUCTO.
Le rogamos seguir las instrucciones para el montaje.
Si durante el montaje resultan confusiones le rogamos contactar a un taller especializado KTM.
Gracias.

2

ANTI-HOPPING-KUPPLUNG FÜR MODELL RC8

EINBAUANLEITUNG

! VORSICHT

Einbauanleitung sorgfältig vor Beginn der Arbeit am Motor/Fahrzeug lesen!

Durch das Anti-Hopping-System wird die Fahrstabilität durch Verringerung von Schlupf am Hinterrad bedingt durch die Motorbremswirkung während des Herunterschaltens erhöht.

Vorteile:
- Kein Stempeln des Hinterrades beim Herunterschalten
- Verbessert Lebensdauer von Motor und Getriebe durch Vermeidung von eingeleiteten Schlägen durch das Hinterrad

Das Anti-Hopping-System verwendet Kugeln welche über schräge Rampen bei Bremsmoment vom Hinterrad die Druckplatte anheben und damit den Anpressdruck der Kupplungsscheiben verringern, so dass diese kontrolliert durchrutschen. Die Kugeln arbeiten praktisch reibungsfrei und bewirken ein sehr sanftes und präzises Ansprechverhalten.

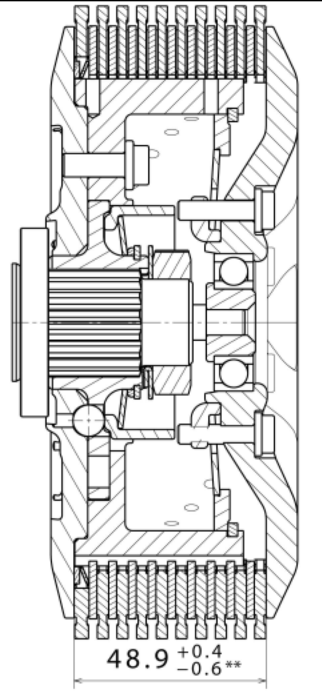
HINWEIS:
Die Charakteristik kann durch die Federstärke beeinflusst werden
Durch die erhöhte Belastung muß das Kupplungspacket öfter kontrolliert werden.
Generell gilt: Mehr Rutscheffekt = höherer Verschleiß

ANTI-HOPPING-KUPPLUNG EINBAU UND ABSTIMMUNG

! VORSICHT

Der Einbau sollte nur von einer authorisierten Fachwerkstätte vorgenommen werden.
Die Funktion der Kupplung ist vom Belagspacketmaß abhängig. Es ist unbedingt darauf zu achten, dass dieses dem angegebenen Maß entspricht, ansonsten sind die Reibscheiben zu ersetzen.

Diese Anti-Hopping-Kupplung ist speziell für die RC8 abgestimmt.

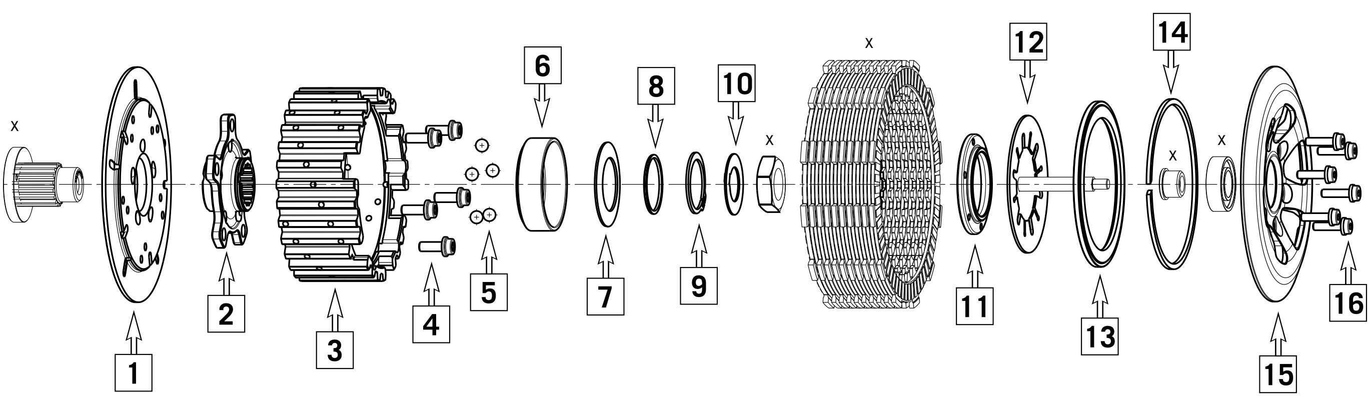


Belagspacketmaß

Lieferumfang:

1x Rückplatte 35° **(1)**
1x Kupplungsnabe **(2)**
1x innerer Kupplungsmitnehmer **(3)**
5x Schraube M6x16 **(4)**
5x Kugel Ø8,0mm **(5)**
1x Betätigungsring **(6)**
1x Anti-Hopping-Feder 1700N **(7)**
1x Anti-Hopping-Feder 1900N **(7)** (Standard)
1x Anti-Hopping-Feder 2100N **(7)**
1x Distanzring 34x38x1,7 **(8)**
1x Sicherungsring A34 **(9)**
1x Sicherungsblech ø22 **(10)**
1x Vorspannring **(11)**
1x Hauptfeder 1600N **(12)**
1x Stufenring 106 **(13)**
1x Sicherungsring SB 107 **(14)**
1x Druckplatte **(15)**
6x Schraube M5x19,5 **(16)**

(** absolute Verschleißgrenze)



HINWEIS: Die mit “x” gekennzeichneten Teile werden von der serienmäßig verbauten Kupplung weiterverwendet.



Vorarbeiten

! VORSICHT

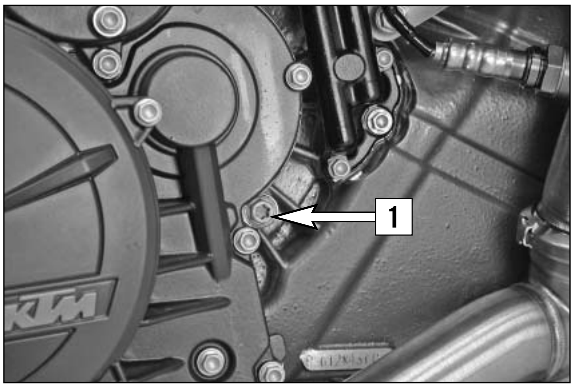
Der Motor sollte sauber und abgekühlt sein.

Stellen Sie das Motorrad auf den Seitenständer.
Seitenverkleidung rechts demontieren.

HINWEIS:
Das Vorderrad leicht erhöhen. Dadurch läuft beim Demontieren des Kupplungsaußendeckels kein Öl aus.

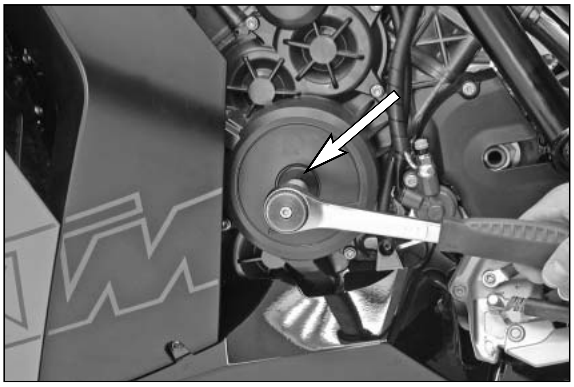


Ein geeignetes Ölgefäß unterstellen, um eventuell auslaufendes Öl aufzufangen.

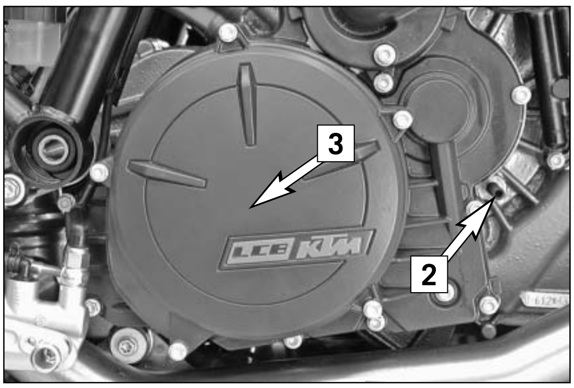


Demontage der Serienkupplung

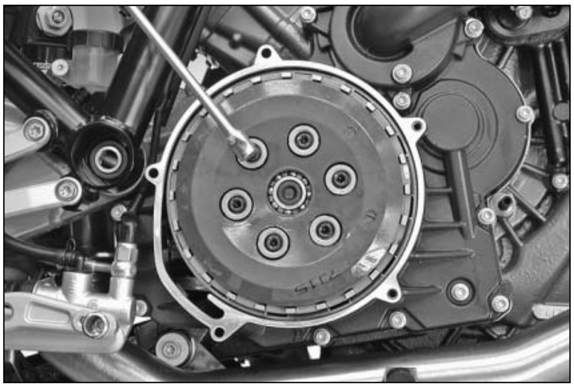
Gehäuseschraube **(1)** entfernen.



Kunststoffschraube an Zündungsdeckel entfernen und Kurbelwelle drehen, bis OT-Stellung erreicht ist (siehe Reparaturanleitung).



Motorblockierschraube **61229015000** **(2)** einschrauben und Kupplungsaußendeckel **(3)** demontieren.



Schrauben der Kupplungsfedern über Kreuz entspannen.



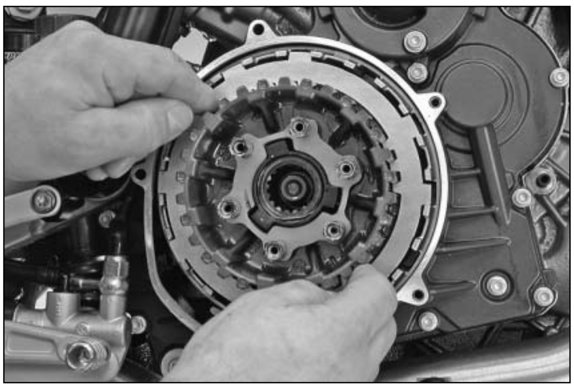
Druckkappe abnehmen.



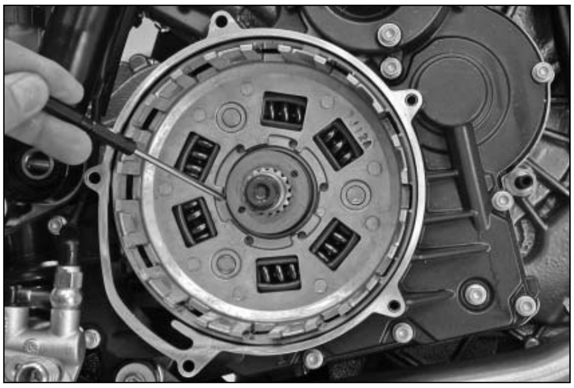
Einen Drahthaken in die Ausnehmung der Kupplungslamellen stecken und alle Kupplungslamellen aus dem Kupplungskorb herausziehen. Die Tellerfeder und den Auflagering ebenfalls entfernen.



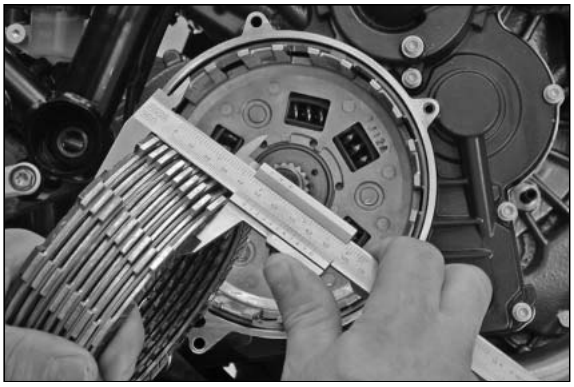
Halter für Kupplungsmitnehmer **61229003000** aufstecken und Mutter lösen. Mutter und Scheibe entfernen.



Mitnehmer entfernen.



Die darunter liegende Profilscheibe bleibt auf der Welle.

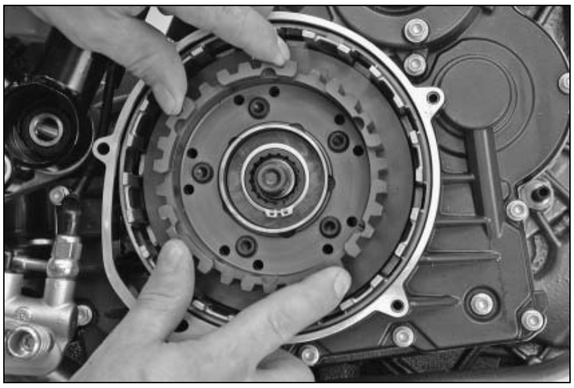


Montage der Anti-Hopping Kupplung

Die Stärke des original Lamellenpacketes messen. Dieses muß sich im Bereich von **48,3 - 49,3 mm** befinden, wobei 48,3 mm die absolute Verschleissgrenze ist. Wenn das Belagspaket nicht mehr dem vorgeschriebenem Maß entspricht, müssen die Reibbeläge ersetzt werden.

! VORSICHT

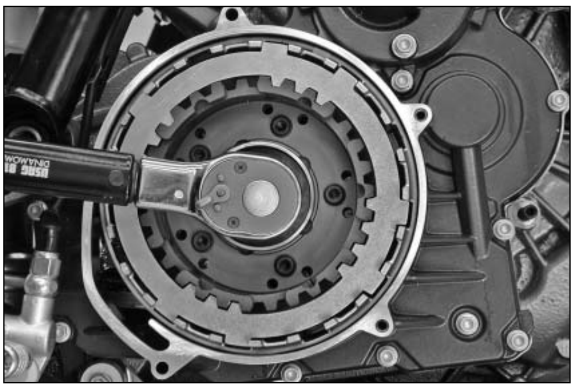
Die Funktion der Kupplung ist vom Belagspacketmaß abhängig. Es ist unbedingt darauf zu Achten, dass dieses dem angegebenen Maß entspricht, ansonsten sind die Reibscheiben zu ersetzen.



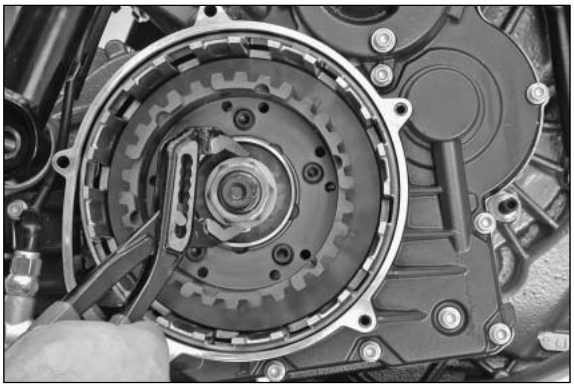
Die vormontierte Kupplungsnabeneinheit auf die Welle schieben.



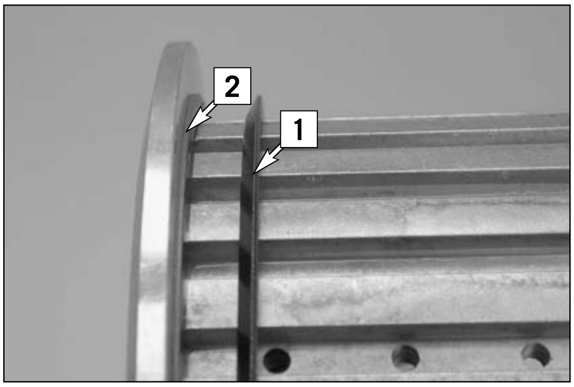
Das mitgelieferte Sicherungsblech aufschieben, dass die umgebogene Lasche in die Vertiefung der Kupplungsnabeneinheit eingreift.

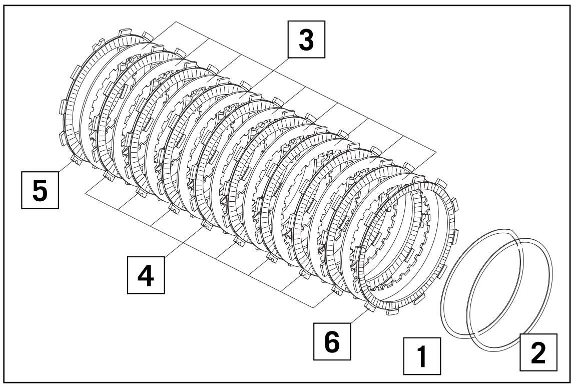


Halter für Kupplungsmitnehmer **61229003000** aufstecken, Gewinde der Mutter und Welle reinigen und entfetten. Mutter montieren (Loctite 243 und 130 Nm).



Sicherungsblech umbiegen.





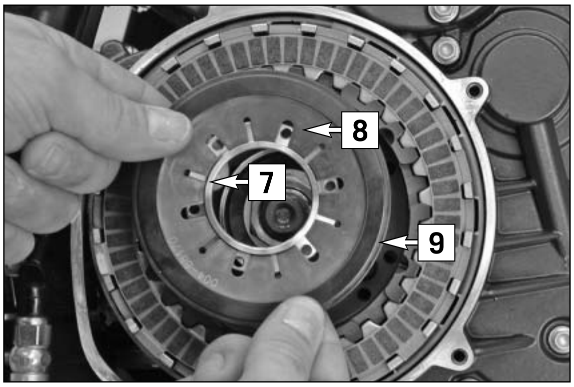
Kupplungslamellen

- Zuerst Auflagering **(2)** und dann Tellerfeder **(1)** mit der offenen Seite nach außen montieren (siehe Foto).
- Mit der Belaglamelle innen mit dem größeren Innendurchmesser **(6)** beginnend abwechselnd 9 Stahllamellen **(3)** und 8 Belaglamellen **(4)** einlegen. Die letzte Belaglamelle **(5)** muss um einen Eingriff weitergedreht werden.

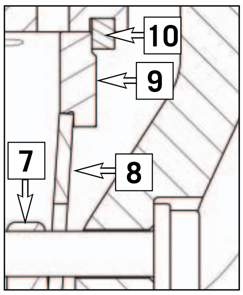
HINWEIS:

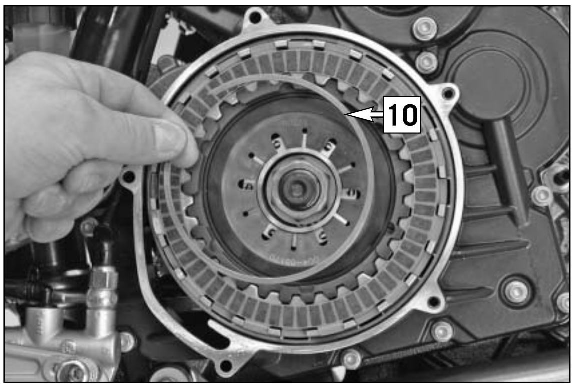
- Alle Lamellen gründlich einölen.
- Die äußere Belaglamelle **(5)** weist breitere Belagselemente auf.
- Die innere Belaglamelle **(6)** hat einem größeren Innendurchmesser für die Aufnahme des Auflagerings und der Tellerfeder.
- Die Stahllamellen **(3)** sind ausgestanzt, alle Lamellen müssen mit der scharfen Kante in die gleiche Richtung zeigen, außerdem sollten die runden Ausnehmungen der Belaglamellen (für die Demontage) im gleichen Eingriff liegen.

1x Tellerfeder **(1)**	61232034000
1x Auflagering **(2)**	61232035000
9x Stahllamellen 2mm **(3)**	61232010000
8x Belaglamelle 3mm **(4)**	61232011000
1x Belaglamelle aussen 3mm **(5)**	61232111000
1x Belaglamelle innen 3,8mm **(6)**	61232012000



Vorspannring **(7)**, Hauptfeder **(8)** und Stufenring **(9)**, wie in der Grafik dargestellt einsetzen.





Sicherungsring **(10)** einsetzen und auf guten Sitz in der Nut prüfen.



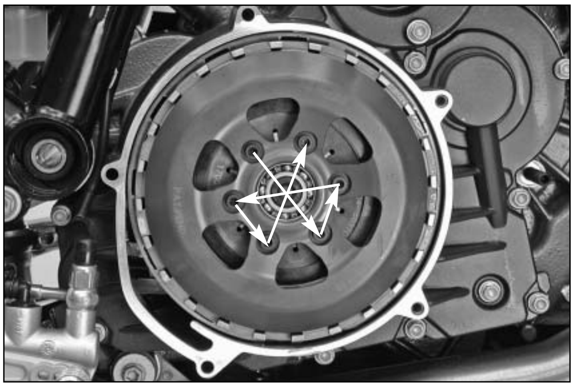
Original Druckkappe erwärmen, Lager auspressen und kontrollieren.



Das kalte Lager in die erwärmte Druckplatte der Anti-Hopping- Kupplung einsetzen und bis zum Anschlag einpressen. Das Lager muss nach dem Abkühlen fest sitzen.



Mit einem kleinen Schraubendreher die Haupt-Feder und den Vorspannring so positionieren, dass die Distanzschrauben durch die breiten Schlitze in der Haupt-Feder mit dem Vorspannring verschraubt werden können.
Druckplatte aufsetzen.



Distanzschrauben gleichmäßig über Kreuz mit 8 Nm festziehen.

! VORSICHT

Die Funktion der Kupplung ist abhängig von den Distanzschrauben. Es dürfen deshalb nur die mitgelieferten Distanzschrauben verwendet werden.

Zur mechanischen Endkontrolle den Kupplungshebel ziehen, die Druckplatte muß sich nun frei bewegen.



Dichtring im Kupplungsdeckel kontrollieren, eventuell erneuern. Deckel montieren und Schrauben mit 10 Nm anziehen. Motorblockierschraube entfernen, Ölstand kontrollieren und Motor auf Dichtheit prüfen.

Abstimmung der Anti-Hopping-Kupplung

Als Grundabstimmung, welche bei Testfahrten ermittelt wurde, ist eine 1900N Anti-Hopping-Feder eingebaut. Durch Austausch dieser Feder kann das "Anti-Hopping" dem Fahrstil angepasst werden.
Dem Set liegt eine weichere Feder mit 1700N und eine härtere Feder mit 2100N bei. Die weichere Feder bewirkt ein sanfteres Ansprechen des Anti-Hopping-Effekts.



Austausch der Anti-Hopping-Feder

Kupplungsaußendeckel entfernen und Kurbelwelle mit Spezialwerkzeug blockieren wie oben beschrieben. Distanzschrauben gleichmäßig über Kreuz lösen. und Druckplatte entfernen.



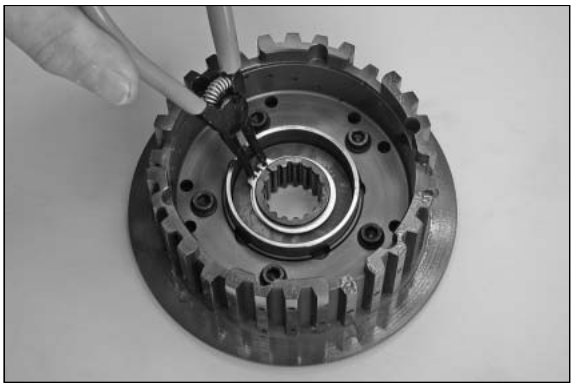
Sicherungsring demontieren und Vorspannring, Hauptfeder und Stufenring entfernen.



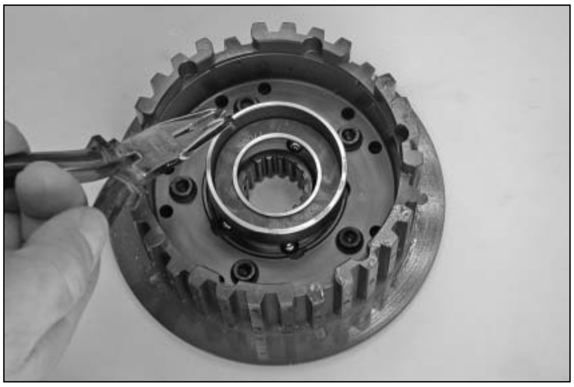
Sicherungsblech aufbiegen.



Halter für Kupplungsmitnehmer aufstecken und Mutter lösen.
Sicherungsblech entnehmen und Kupplungsmitnehmer entfernen.



Sicherungsring entfernen.



Betätigungsring, Anti-Hopping-Feder und Distanzring entfernen.



Jetzt kann die Anti-Hopping-Feder gewechselt werden. Die Montage erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

HINWEIS: Die gerundete Kante des Distanzrings muss zur Anti-Hopping-Feder zeigen.

Allgemeine Hinweise:

– Arbeiten nur an einem sauberen Arbeitsplatz durchführen.
– Wird der Motor in geschlossenen Räumen gestartet, immer für entsprechende Belüftung und Abgasabsaugung sorgen.
– Motorrad nur auf einem ebenen festen Untergrund mit einer geeigneten Vorrichtung anheben, im angehobenen Zustand sichern.
– Arbeitskleidung und Werkstatt bzw. Werkstattausrüstung muß den gesetzlichen Vorschriften entsprechen.
– Nichtauthorisierte Personen und Kinder aus dem Arbeitsbereich fernhalten.
– Vor Arbeitsbeginn Motor abstellen und auskühlen lassen um Verbrennungen an heißen Teilen zu verhindern.
– Vorsicht bei heißen Flächen und offenen Flammen, die meisten Flüssigkeiten wie Kraftstoff sind leicht brennbar bzw. entwickeln giftige Dämpfe.
– Ausgelaufene Flüssigkeiten müssen entsprechend entsorgt werden.
– Die nicht bestimmungsgerechte Verwendung von Anti-Hopping-Teilen ist nicht zulässig.
– Vor der Montage prüfen, ob der Anti-Hopping-Kupplungssatz vollständig und beschädigungsfrei ist.
– Fahrzeugzustand vor der Montage des Anti-Hopping-Kupplungssatz überprüfen.
– Es wird speziell darauf hingewiesen, daß alle Sicherheitsvorschriften zu beachten sind, für aus fehlerhafter Montage resultierende Schäden und Verletzungen wird nicht gehaftet. Bei unsachgemäßer Verwendung, falscher Montage und Modifikationen wird keine Garantie übernommen.
– Die beschriebene Funktion gilt nur für Fahrzeuge in Originalzustand, die keine Mängel oder Veränderungen aufweisen.
– KTM behält sich das Recht vor, Änderungen am Produkt wie auch an der Dokumentation nach eigener Entscheidung vorzunehmen.
– Der Anti-Hopping-Kupplungssatz beinhaltet eine Mehrscheibenkupplung als Fahrzeugbestandteil, für den möglicherweise eine Homologation nach den jeweiligen lokalen Gesetzen notwendig ist.
– Der Anti-Hopping-Kupplungssatz wurde durch den Fahrzeughersteller geprüft.
– Nach der Montage des Anti-Hopping-Kupplungssatzes ist möglicherweise eine Neu-Homologation des Fahrzeugs notwendig.

ANTI-HOPPING CLUTCH FOR MODEL RC8

INSTALLATION INSTRUCTIONS

! CAUTION

Read the installation instructions carefully before beginning work on the engine/vehicle!

The anti-hopping system increases riding stability by reducing slip at the rear wheel by means of the engine braking forcewhen down-shifting.

Advantages:- No hopping of the rear wheel when down-shifting- Prolonged service life of the engine and transmission due to the prevention of shocks introduced by the rear wheel

The anti-hopping system uses balls that raise the pressure plate via slanted ramps when braking torque is acting on the rear wheel; this reduces the contact pressure of the clutch discs so that they can slip through in a controlled manner. The balls are practically frictionless and achieve a very smooth and precise response.
NOTE:
The characteristic can be influenced by the spring strength
Due to the increased load, the clutch packet needs to be checked more often.
In general: The more slip, the higher the wear

ANTI-HOPPING CLUTCH INSTALLATION AND TUNING

! CAUTION

The equipment should only be installed by an authorized workshop.
The function of the clutch depends on the plate package thickness.It is very important that the plate package thickness matches the specified thickness; otherwise, the friction discs need to be replaced.

This anti-hopping clutch is specially designed for the RC8.

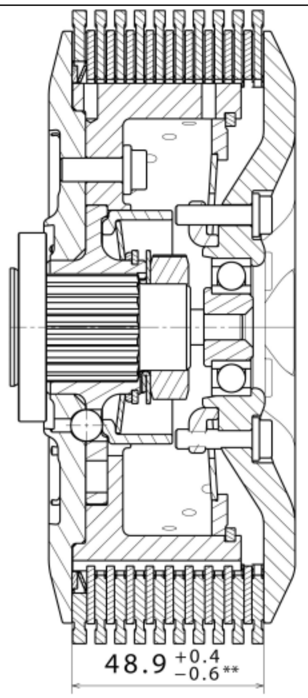
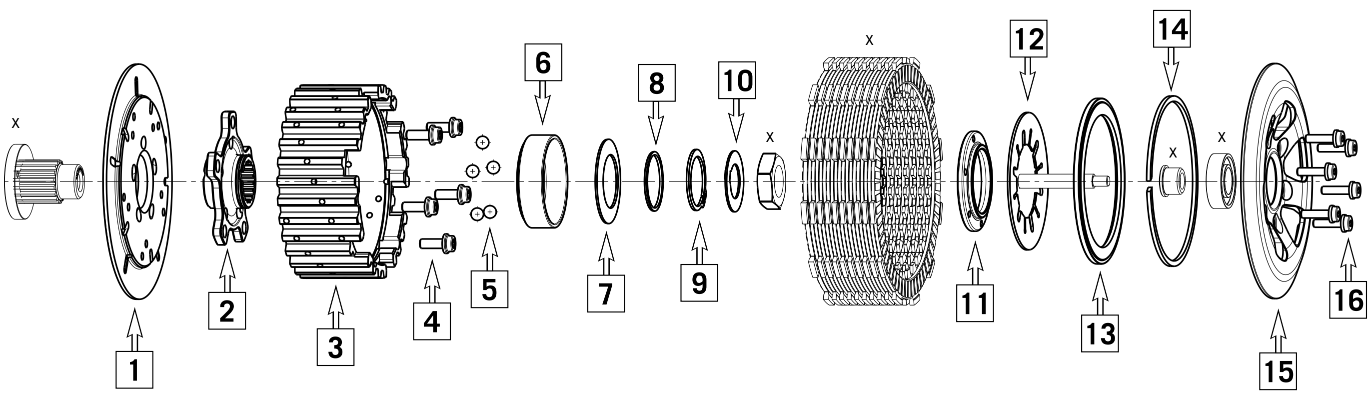


Plate package thickness

Scope of delivery:

1x rear plate 35° **(1)**
1x clutch center **(2)**
1x inner clutch hub **(3)**
5x screws M6x16 **(4)**
5x balls Ø8.0mm **(5)**
1x actuation ring **(6)**
1x anti-hopping spring 1700N **(7)**
1x anti-hopping spring 1900N **(7)** (Standard)
1x anti-hopping spring 2100N **(7)**
1x spacer ring 34x38x1.7 **(8)**
1x locking ring A34 **(9)**
1x lock washer ø22 **(10)**
1x pretension ring **(11)**
1x main spring 1600N **(12)**
1x stepped ring 106 **(13)**
1x locking ring SB 107 **(14)**
1x pressure plate **(15)**
6x screws M5x1.5 **(16)**

(** absolute wear limit)



NOTE: Parts labeled with "x" will continue to be used by the standard clutch.



Preparations

! CAUTION

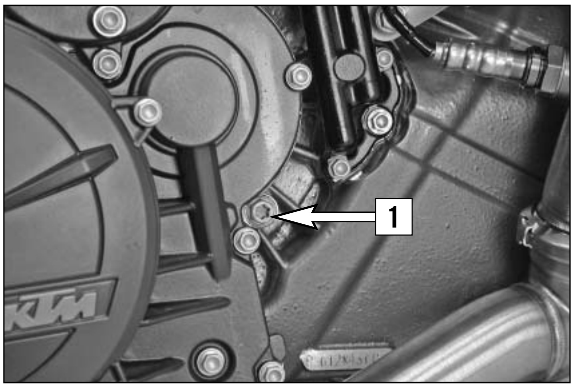
The engine should be clean and cool.

Lean the motorcycle on the side stand.
Mount the side cover on the right side.

NOTE:
Raise the front wheel slightly. This prevents oil from running out when the outer clutch cover is disassembled.

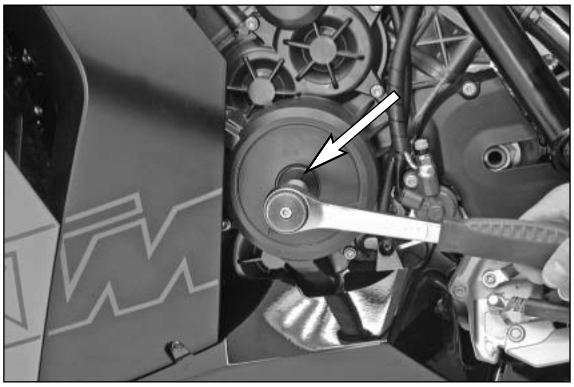


Place a suitable oil container underneath the vehicle to catch any oil that may run out.

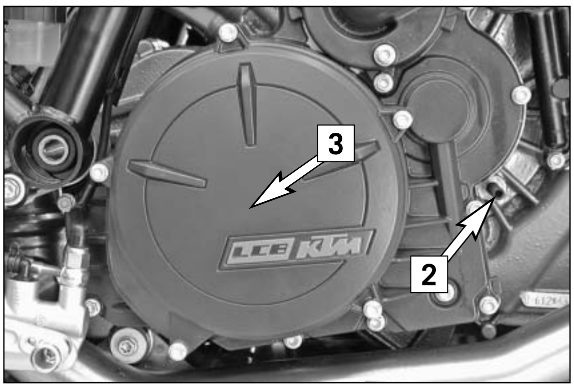


Disassembly of the series clutch

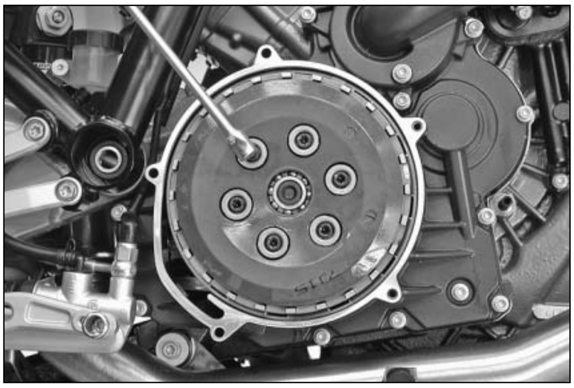
Remove the housing screw **(1)**.



Remove the plastic screw on the ignition cover and turn the crankshaft to top dead center position (see repair manual).



Screw in the engine locking screw **61229015000 (2)** and remove the outer clutch cover **(3)**.



Loosen the screws of the clutch springs in a crisscross pattern.



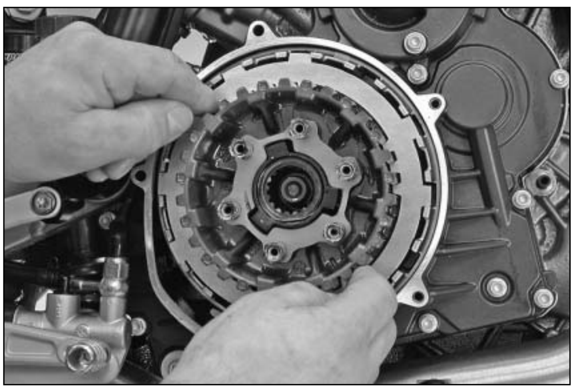
Remove the pressure cap.



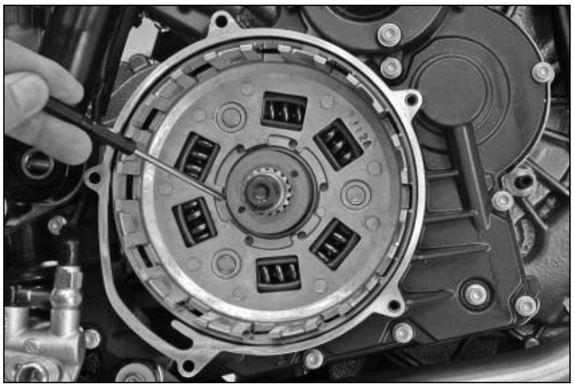
Insert a wire hook into the recess of the clutch discs and
pull all clutch discs out of the outer clutch hub. Also remove the spring washer and the contact ring.



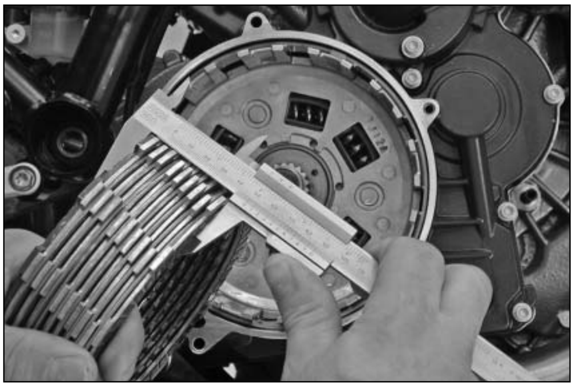
Attach the holder for the inner clutch hub **61229003000** and loosen the nut. Remover the nut and washer.
.



Remove the inner clutch hub.



The underlying profile disc remains on the shaft.

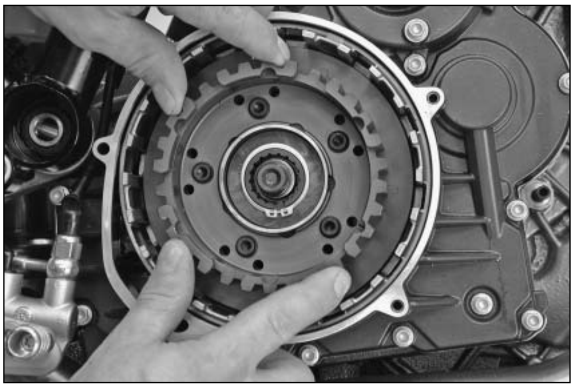


Mounting the anti-hopping clutch

Measure the thickness of the original disc package. It must be in the range from **48.3 - 49.3 mm**, where 48.3 mm is the absolute wear limit. If the plate package thickness no longer meets specifications, the friction discs must be replaced.

! CAUTION

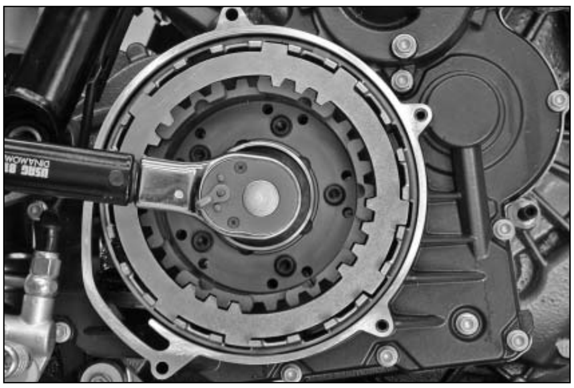
The function of the clutch depends on the plate package thickness. It is very important that the plate package thickness matches the specified thickness; otherwise, the friction discs need to be replaced.



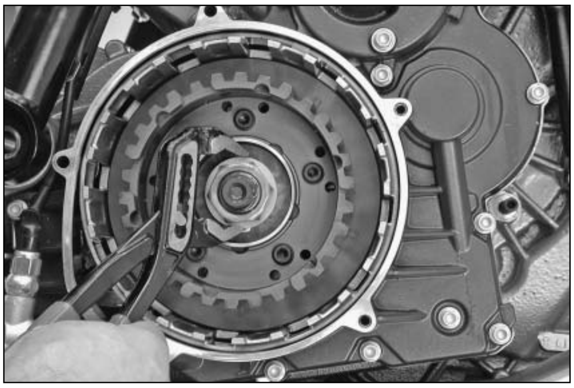
Slide the premounted clutch center unit onto the shaft.



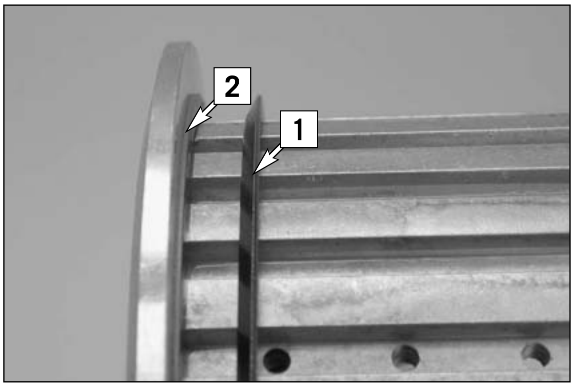
Slide on the lock washer provided so that the protruding tab engages in the depression in the clutch center unit.

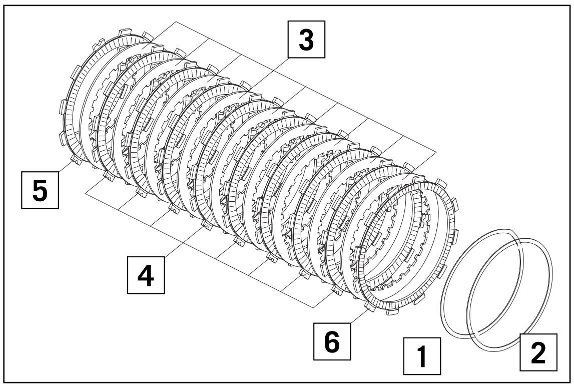


Attach the holder for the inner clutch hub **61229003000**, and clean and lubricate
the nut thread and shaft. Mount the nut (Loctite 243 and 130 Nm).



Bend over the lock washer.



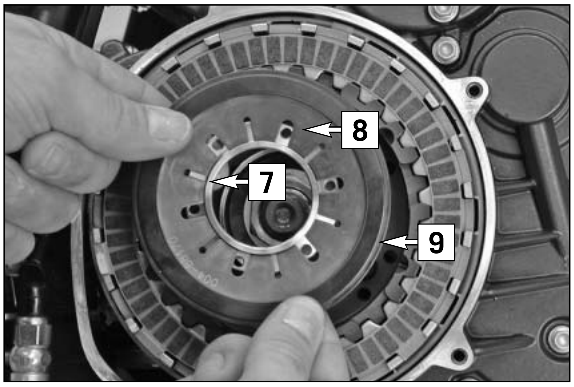


Clutch discs

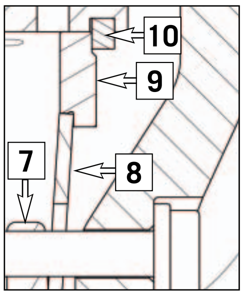
– First mount the contact ring **(2)** and then the spring washer **(1)** with the open side facing outward (see photo).
– Beginning with the lining disc on the inside with the larger inner diameter **(6)**,alternately insert 9 steel discs **(3)** and 8 lining discs **(4)**. The last lining disc **(5)** must be turned further by one mesh.

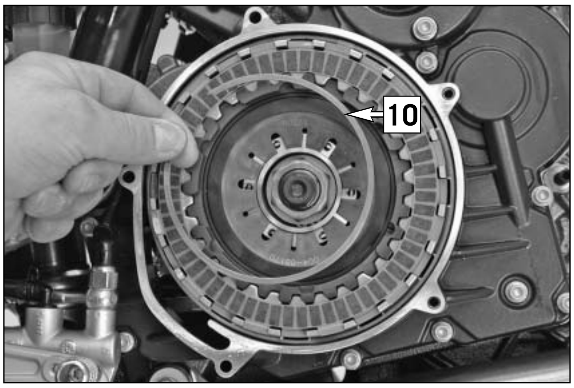
NOTE:
– Thoroughly lubricate all discs.
– The outer lining disc **(5)** has wider lining elements.
– The inner lining disc **(6)** has a larger inner diameter for holding the contact ring and the spring washer.
– The steel discs **(3)** are die cut; the sharp edge of all discs must face in the same direction; also, the round cut-outs of the lining discs (for the disassembly) must be positioned in the same mesh.

1x spring washer **(1)**	61232034000
1x contact ring **(2)**	61232035000
9x steel discs 2mm **(3)**	61232010000
8x lining discs 3mm **(4)**	61232011000
1x lining disc, outside, 3mm **(5)**	61232111000
1x lining disc, inside, 3.8mm **(6)**	61232012000



Pretension ring **(7)**, main spring **(8)** and stepped ring **(9)**, inserted as shown in the illustration.





Insert the lock ring **(10)** and check that it is seated firmly in the groove.



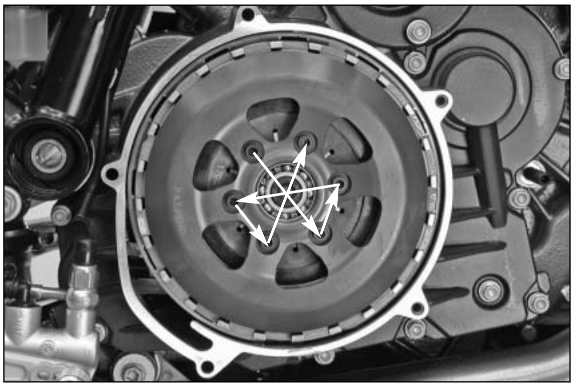
Warm the original pressure cap, press out the bearing and check it.



Insert the cold bearing into the warmed pressure plate of the anti-hopping clutch and press it in all the way. The bearing must be firmly seated after cooling.



With a small screw driver, position the main spring and the pretension ring so that the spacer screws can be screwed into the pretension ring through the wide slots in the main spring.
Attach the pressure plate.



Tighten the spacer screws evenly in a crisscross pattern to 8 Nm.

! CAUTION

The function of the clutch depends on the distance screws. Therefore, only use the spacer screws supplied in the set.

Perform a final mechanical check by pulling on the clutch lever; the pressure plate must be able to move freely.



Check the seal ring in the clutch cover and renew it if necessary. Mount the cover and tighten the screws to 10 Nm. Remove the engine locking screw, check the oil level and check the engine for oil tightness.

Tuning the anti-hopping clutch

The basic tuning, which was established in test rides, is provided by an installed 1900N anti-hopping spring. The "anti-hopping" can be adapted to the riding style by replacing this spring.The set includes a softer spring with 1700N and a harder spring with 2100N. The softer spring results in a more gentle response of the anti-hopping effect.



Replacing the anti-hopping spring

Remove the outer clutch cover and block the crankshaft using the special tool as described above.Remove the spacer screws evenly in a crisscross pattern and remove the pressure plate.



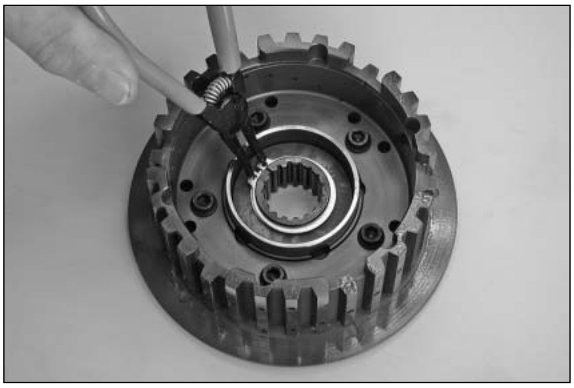
Take off the lock ring and remove the pretension ring, main spring and stepped ring.



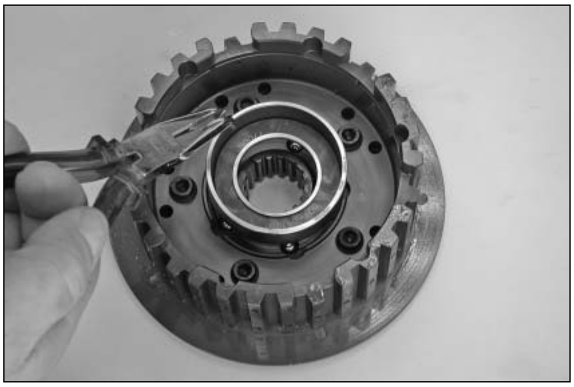
Bend open the lock washer.



Attach the holder for the inner clutch hub and loosen the nut.Take off the lock washer and remove the inner clutch hub.



Remove the lock ring.



Remove the actuation ring, anti-hopping spring and spacer ring.



The anti-hopping spring can now be changed. The parts are reinstalled in reverse order.

NOTE: The rounded edges of the spacer ring must face the anti-hopping spring.

General information:

- Only work at a clean workplace.
- If the engine is started in an enclosed area, provide for adequate ventilation and emissions extraction.
- Always jack up the motorcycle with a suitable device on a firm and level surface and secure when raised.
- The working clothes, workshop and workshop equipment must comply with the legal regulations.
- Keep unauthorized persons and children away from the work area.
- Switch off the engine and allow it to cool down before starting work to avoid being burned by hot components.
- Exercise caution around hot surfaces and open fire; most liquids such as fuel are highly combustible and can develop toxic vapors.
- Properly dispose of any drained fluids.
- The use of anti-hopping components for purposes other than the intended purpose is prohibited.
- Check whether the anti-hopping clutch set is complete and undamaged prior to mounting.
- Check the vehicle condition before mounting the anti-hopping clutch set.

- We specifically emphasize that all safety regulations must be observed; no liability will be assumed for damage or injuries arising from improper mounting. The warranty will become null and void in cases of improper use, incorrect mounting or any modifications.
- The described function only applies to vehicles in their original condition without any defects or modifications.
- KTM reserves the right to modify the product or the documentation at its own discretion.
- The anti-hopping clutch set is a multidisc clutch and vehicle component for which a type approval may be required under the local law.
- The anti-hopping clutch set was tested by the vehicle manufacturer.
- Rehomologation of the vehicle may be required after the anti-hopping clutch set is mounted.

FRIZIONE ANTISALTELLAMENTO PER I MODELLI RC8

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO

! AVVERTIMENTO

Leggere attentamente le istruzioni di montaggio prima di procedere ai lavori sul motore/veicolo

Il sistema antisaltellamento incrementa la stabilità di marcia riducendo lo slittamento della ruota posteriore dovuto all'effetto frenante del motore in fase di scalata.

Vantaggi:
- niente saltellamento della ruota posteriore quando si scala marcia
- maggiore durata del motore e del cambio grazie ai minori colpi trasmessi dalla ruota posteriore

Il sistema antisaltellamento utilizza delle sfere che, per contrastare l'azione della coppia frenante, tramite rampe oblique sollevano il piatto spingidisco dalla ruota posteriore; in questo modo si riduce la pressione di contatto dei dischi della frizione, controllandone lo slittamento. La sfere operano praticamente in assenza di attrito e consentono di ottenere una reattività del veicolo estremamente morbida e precisa.

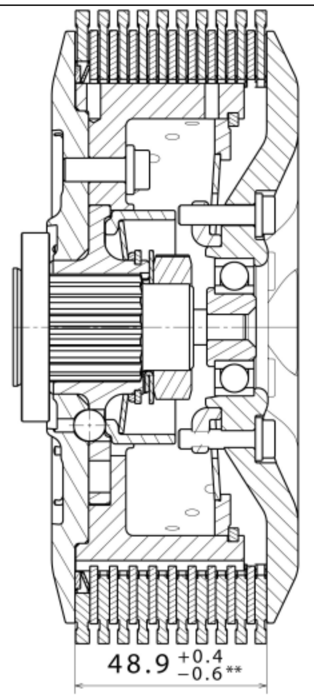
NOTA BENE:
La caratteristica può essere modificata variando lo spessore della molla
Tenuto conto dell'aumento delle sollecitazioni, il pacco della frizione deve essere controllato con maggiore frequenza.
In generale vale quanto segue: l'usura aumenta proporzionalmente all'aumentare dell'effetto "slittamento"

MONTAGGIO E TARATURA DELLA FRIZIONE ANTISALTELLAMENTO

! AVVERTIMENTO

Il montaggio dovrebbe essere eseguito esclusivamente da un'officina autorizzata.
Il funzionamento della frizione dipende dallo spessore del pacco di dischi. Assicurarsi che quest'ultimo corrisponda allo spessore prescritto, altrimenti sostituire i dischi di attrito.

Questa frizione antisaltellamento è stata concepita specificatamente per i modelli RC8.

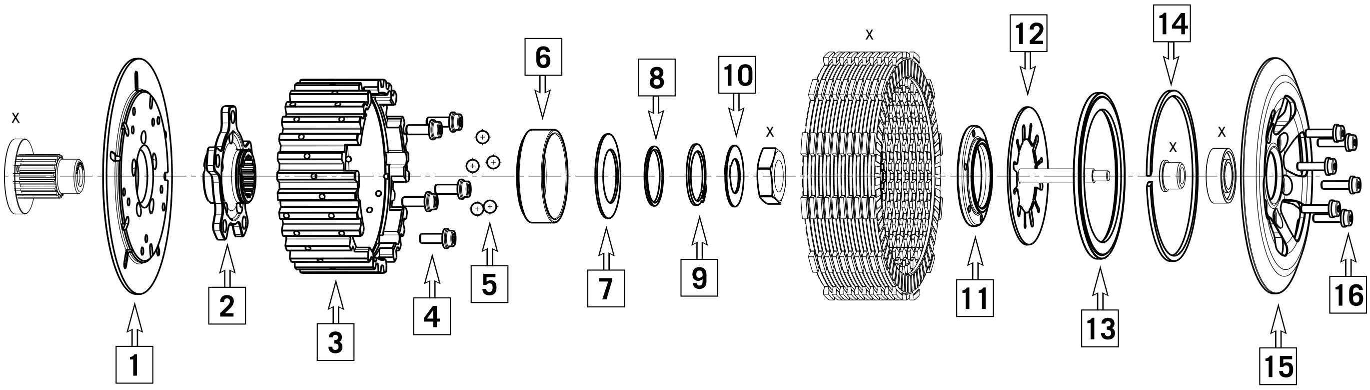


Spessore del pacco di dischi

Ambito della fornitura:

N. 1 piastra posteriore 35° **(1)**
N. 1 mozzo della frizione **(2)**
N. 1 mozzo interno della frizione **(3)**
N. 5 viti M6x16 **(4)**
N. 5 sfere di 8,0 mm di Ø **(5)**
N. 1 anello di azionamento **(6)**
N. 1 molla antisaltellamento da 1700 N **(7)**
N. 1 molla antisaltellamento da 1900 N **(7)** (Standard)
N. 1 molla antisaltellamento da 2100 N **(7)**
N. 1 anello distanziale 34x38x1,7 **(8)**
N. 1 anello di sicurezza A34 **(9)**
N. 1 piastrina di sicurezza ø22 **(10)**
N. 1 anello di precarico **(11)**
N. 1 molla principale 1600N **(12)**
N. 1 anello a gradino 106 **(13)**
N. 1 anello di sicurezza SB 107 **(14)**
N. 1 piatto spingidisco **(15)**
N. 6 viti M5x19,5 **(16)**

(** limite di usura assoluto)



NOTA BENE: i componenti contrassegnati con una "x" vanno ripresi dalla frizione montata di serie.



Operazioni

! AVVERTIMENTO

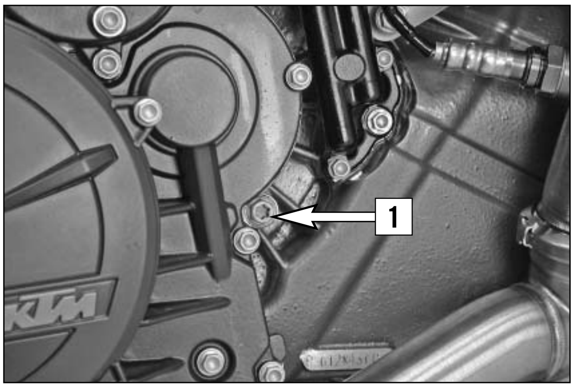
Il motore deve essere pulito e raffreddato.

Posizionare la motocicletta sul cavalletto laterale.
Smontare la fiancatina destra.

NOTA BENE:
Sollevare leggermente la ruota anteriore. In questo modo, quando si smonta il coperchio esterno della frizione, non fuoriuscirà olio.

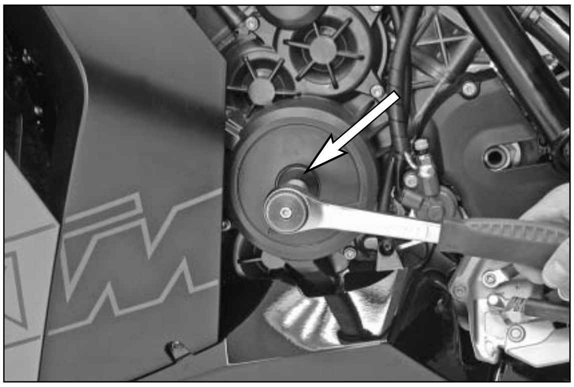


Predisporre al di sotto un recipiente idoneo a raccogliere l'eventuale olio che potrebbe fuoriuscire.

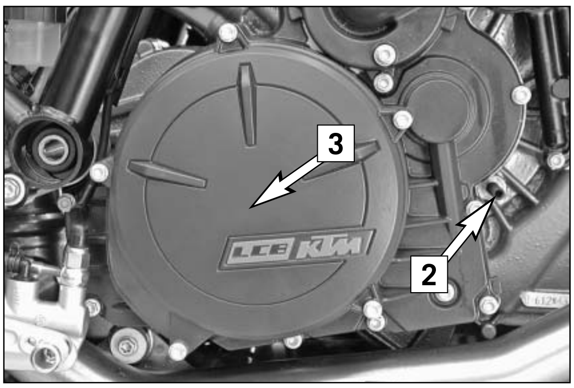


Smontaggio della frizione montata di serie

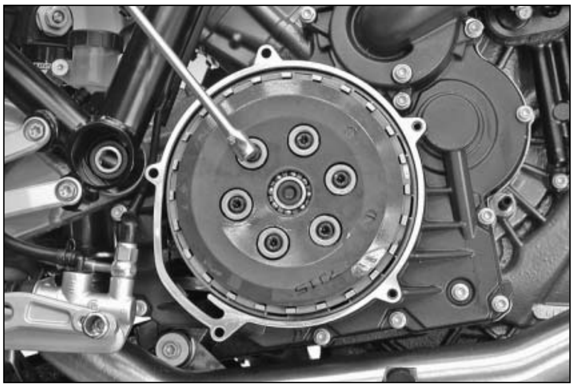
Rimuovere la vite del carter **(1)**.



Rimuovere la vite in plastica presente sul coperchio dell'accensione e ruotare l'albero motore fino a raggiungere il PMS (v. il manuale di riparazione).



Avvitare la vite di bloccaggio motore **61229015000 (2)** e smontare il coperchio esterno della frizione **(3)**.



Allentare in sequenza incrociata le viti delle molle della frizione.



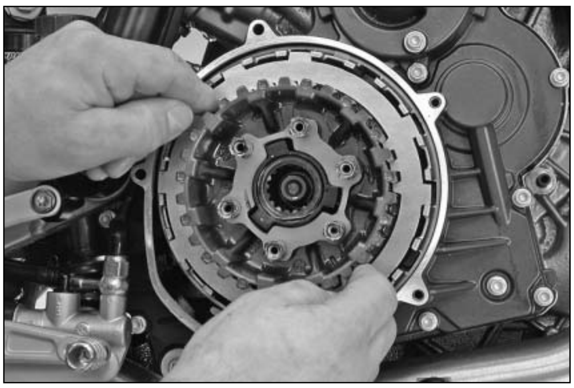
Rimuovere il tappo di compressione.



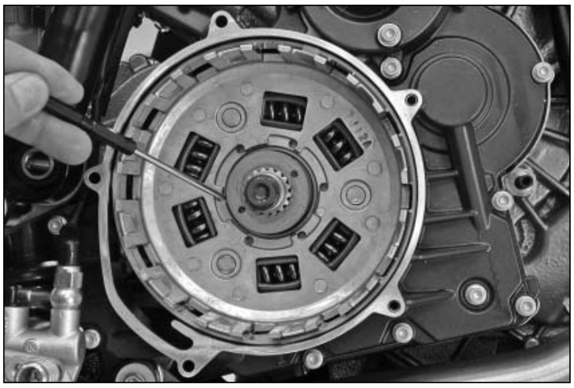
Infilare un gancio metallico nella sfinestratura dei dischi della frizione ed estrarre tutti i dischi dalla campana. Rimuovere anche la molla a tazza e l'anello di supporto.



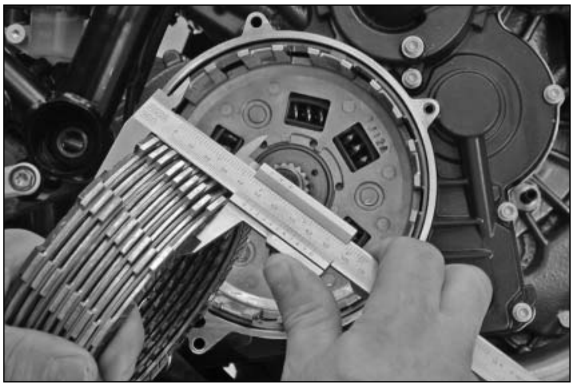
Inserire il supporto del mozzo della frizione **61229003000** e allentare il dado. Rimuovere il dado e la rondella.



Rimuovere il mozzo della frizione.



La rondella profilata sottostante rimane sull'albero.

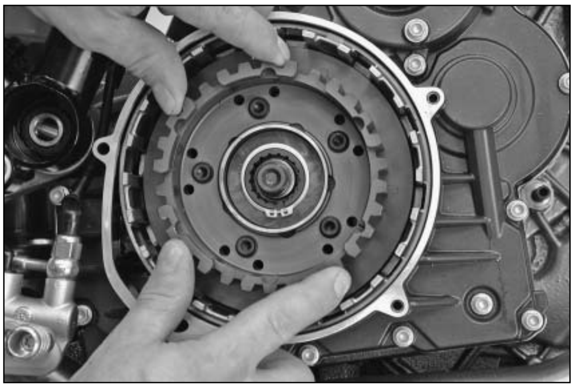


Montaggio della frizione antisaltellamento

Misurare lo spessore del pacco di dischi originale. Questo deve essere compreso tra **48,3 - 49,3 mm**, dove 48,3 mm rappresenta il limite di usura assoluto. Se il pacco di dischi non corrisponde allo spessore prescritto, sostituire le guarnizioni di attrito.

! AVVERTIMENTO

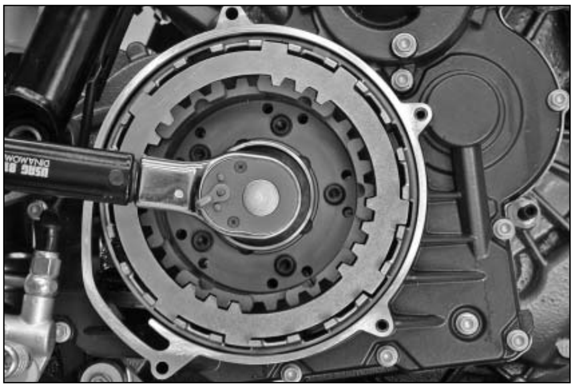
Il funzionamento della frizione dipende dallo spessore del pacco di dischi. Assicurarsi che questo corrisponda allo spessore prescritto, altrimenti sostituire i dischi di attrito.



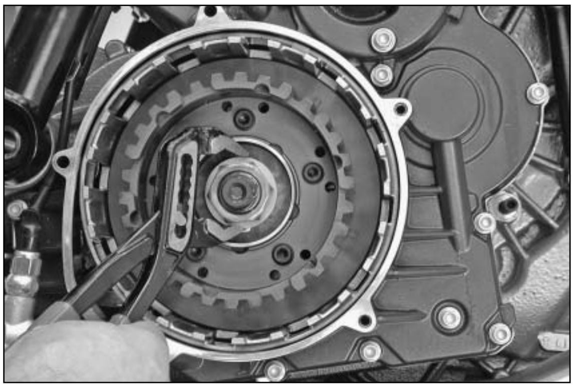
Spingere sull'albero il gruppo mozzo frizione preassemblato.



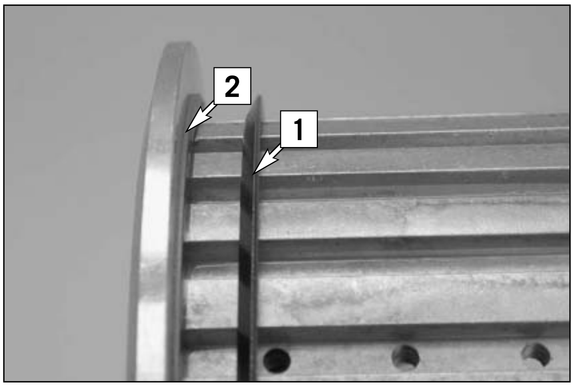
Inserire la piastrina di sicurezza fornita in dotazione, in modo da innestare la linguetta
ripiegata nella cavità del gruppo mozzo frizione.



Inserire il supporto del mozzo della frizione **61229003000** e
pulire e sgrassare la filettatura del dado e dell'albero. Montare il dado (Loctite 243 e 130 Nm).

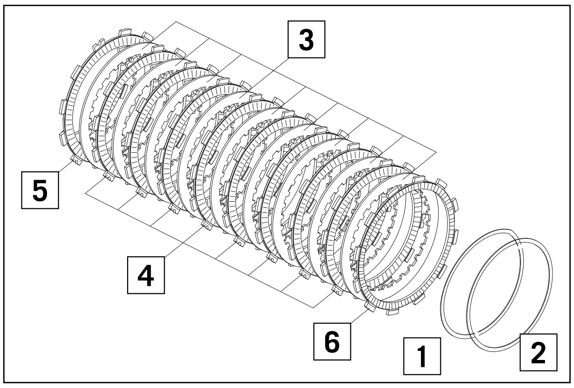


Piegare la piastrina di sicurezza.



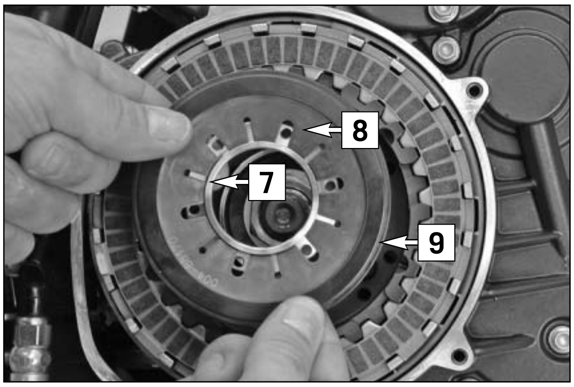
Dischi della frizione

– Montare prima l'anello di supporto **(2)** e quindi la molla a tazza **(1)** con il lato aperto
rivolto all'esterno (v. foto).
– Partendo dal disco guarnito interno avente il diametro interno maggiore **(6)** inserire alternatamente i 9 dischi in acciaio **(3)** e gli 8 dischi guarniti **(4)**. L'ultimo disco guarnito **(5)** deve essere fatto ruotare di un ulteriore dente di innesto.

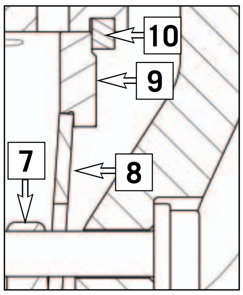


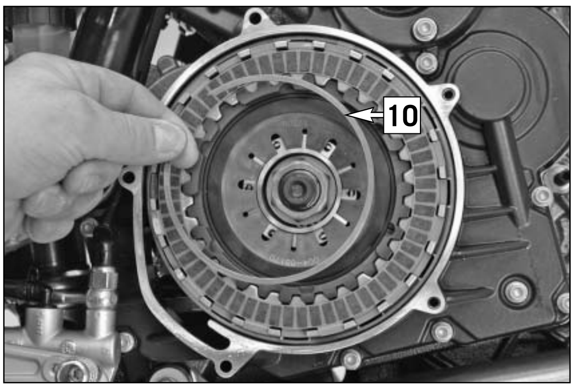
NOTA BENE:
– Lubrificare accuratamente tutti i dischi.
– Il disco guarnito esterno **(5)** presenta un rivestimento più largo.
– Il disco guarnito interno **(6)** ha un diametro interno maggiore, in modo da poter fungere da sede per l'anello di supporto e la molla a tazza.
– I dischi in acciaio **(3)** sono perforati, il bordo tagliente di tutti i dischi deve essere rivolto nella stessa direzione, inoltre le sfinestrature arrotondate dei dischi guarniti (per lo smontaggio) devono risultare in corrispondenza dello stesso dente di innesto.

N. 1 molla a tazza **(1)**	61232034000
N. 1 anello di supporto **(2)**	61232035000
N. 9 dischi in acciaio da 2 mm **(3)**	61232010000
N. 8 dischi guarniti da 3 mm **(4)**	61232011000
N. 1 disco guarnito esterno da 3 mm **(5)**	61232111000
N. 1 disco guarnito interno da 3,8 mm **(6)**	61232012000



Inserire l'anello di precarico **(7)**, la molla principale **(8)** e l'anello a gradino **(9)** come mostrato nella figura.





Inserire l'anello di sicurezza **(10)** e verificare il corretto inserimento nella scanalatura.



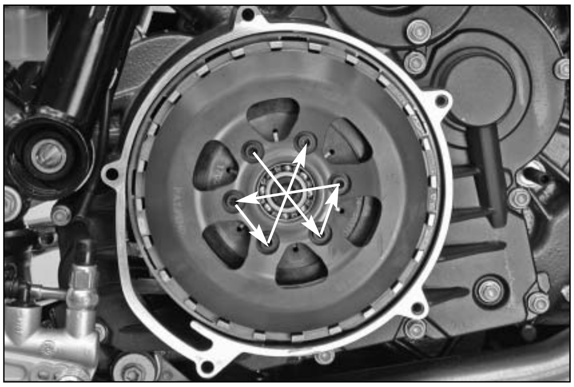
Riscaldare il piatto spingidisco originale, estrarre il cuscinetto e controllarlo.



Inserire il cuscinetto freddo nel piatto spingidisco riscaldato della frizione antisaltellamento e premere fino a battuta. Una volta raffreddato, il cuscinetto deve risultare bene in sede.



Con un cacciavitino posizionare la molla principale e l'anello di precarico in modo da poter avvitare le viti distanziatrici a quest'ultimo attraverso l'ampia fessura presente nella molla principale.
Posizionare il piatto spingidisco.



Serrare uniformemente in sequenza incrociata le viti distanziatrici applicando 8 Nm.

! AVVERTIMENTO

Il funzionamento della frizione dipende dalle viti distanziatrici. Pertanto, utilizzare esclusivamente le viti distanziatrici fornite in dotazione.

Al fine di effettuare un ultimo controllo meccanico, tirare la leva della frizione: il piatto spingidisco deve muoversi liberamente.



Controllare l'anello di tenuta nel coperchio della frizione e, se necessario, sostituirlo. Montare il coperchio e serrare le viti a 10 Nm. Rimuovere la vite di bloccaggio motore, controllare il livello dell'olio e verificare la tenuta ermetica del motore.

Taratura della frizione antisaltellamento

Come taratura base, determinata nei giri di prova, è montata una molla antisaltellamento da 1900 N. Sostituendo questa molla è possibile adattare il sistema antisaltellamento al proprio stile di guida.Il set include una molla morbida da 1700 N e una molla più dura da 2100 N. La molla morbida consente di ottenere una reattività più morbida all'effetto "antisaltellamento".



Sostituzione della molla antisaltellamento

Rimuovere il coperchio esterno della frizione e bloccare l'albero motore con l'attrezzo speciale, come sopra descritto. Allentare in modo uniforme le viti distanziatrici in sequenza incrociata e rimuovere il piatto spingidisco.



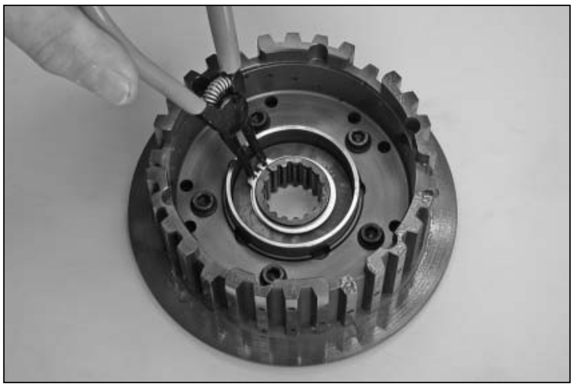
Smontare l'anello di sicurezza e rimuovere l'anello di precarico, la molla principale e l'anello a gradino.



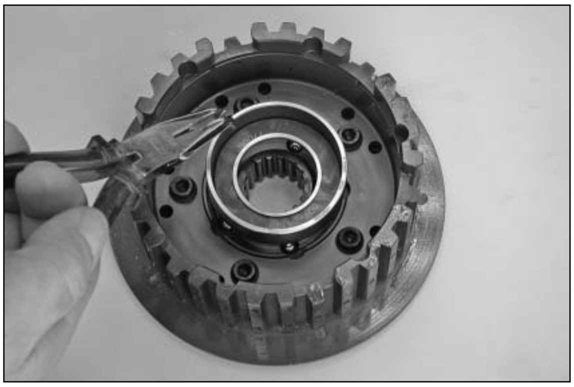
Aprire la piastrina di sicurezza.



Inserire il supporto del mozzo della frizione e allentare il dado. Rimuovere la piastrina di sicurezza e il mozzo della frizione.



Rimuovere l'anello di sicurezza.



Rimuovere l'anello di azionamento, la molla antisaltellamento e l'anello distanziale.



A questo punto è possibile sostituire la molla antisaltellamento. Eseguire il montaggio procedendo nell'ordine inverso.
NOTA BENE: il bordo arrotondato dell'anello distanziale deve essere rivolto verso la molla antisaltellamento.

Avvertenze generali:

- Eseguire i lavori solo in un posto di lavoro pulito.
- Se si avvia il motore in locali chiusi, provvedere sempre ad una sufficiente aerazione ed aspirazione dei gas di scarico.
- Alzare la moto solo su un fondo piano e solido mediante un dispositivo adatto ed assicurarla nella posizione alzata.
- Gli indumenti di lavoro nonché l'officina e l'attrezzatura dell'officina devono essere conformi alle relative disposizioni di legge.
- Tener fuori dalla zona di lavoro persone non autorizzate e bambini.
- Prima di iniziare il lavoro, spegnere il motore e farlo raffreddare, in modo da evitare di scottarsi venendo a contatto con parti calde.
- Prestare attenzione alle superfici calde e alle fiamme libere, la maggior parte dei liquidi, come ad es. il carburante, è facilmente infiammabile e vi è il rischio che si sviluppino vapori tossici.
- I liquidi fuoriusciti devono essere raccolti e smaltiti regolarmente.
- Non è consentito un uso diverso da quello previsto per i componenti della frizione antisaltellamento.
- Prima del montaggio, verificare che il kit frizione antisaltellamento sia completo e privo di danneggiamenti.
- Verificare le condizioni del veicolo prima di montare il kit.
- ESi raccomanda espressamente di osservare tutte le disposizioni di sicurezza. Non si risponderà per danni o lesioni dovuti ad un montaggio non corretto. La garanzia verrà meno in caso di uso improprio, montaggio non corretto e se si apportano modifiche autonome.
- La funzione descritta vale solo per veicoli in condizioni originali che non presentano difetti o modifiche.
- KTM si riserva il diritto di apportare a propria discrezione modifiche al prodotto e alla documentazione.
- Il kit frizione antisaltellamento comprende una frizione multidisco per la quale si renderà eventualmente necessaria un'omologazione secondo le normative locali.
- Il kit frizione antisaltellamento è stato testato ed approvato dal costruttore.
- Dopo il montaggio della frizione antisaltellamento potrebbe rendersi necessaria una nuova omologazione del veicolo.

EMBRAYAGE ANTI-HOPPING POUR MODÈLE RC8

NOTICE DE MONTAGE

! ATTENTION

Lire attentivement la notice de montage avant de commencer les travaux sur le moteur / le véhicule !

Le système anti-hopping améliore la tenue de route en réduisant la perte d'adhérence au niveau de la roue arrière due à l'action du frein moteurpendant le rétrogradage.

Avantage :
- La roue arrière ne rebondit pas lors du rétrogradage
- Le système améliore la durée de vie du moteur et de la boîte de vitesses en évitant la répercussion des chocs sur la roue arrière

Le système anti-hopping utilise des billes relevant le plateau de pression en roulant sur des rampes inclinées en cas de freinage de la roue arrière, réduisant ainsi la compression des disques d'embrayage qui glissent alors de façon contrôlée. Les billes sont pratiquement sans frottement et induisent une réponse tout en douceur et précision.

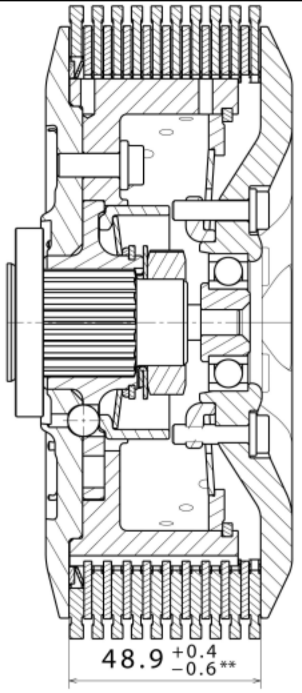
REMARQUE :
La caractéristique peut varier en fonction de l'épaisseur du ressort
La sollicitation accrue impose un contrôle plus fréquent de l'ensemble embrayage.
Principe général applicable : perte d'adhérence accrue = usure supérieure

EMBRAYAGE ANTI-HOPPING - MONTAGE ET RÉGLAGE

! ATTENTION

Le montage doit être effectué uniquement par un atelier agréé.
Le fonctionnement de l'embrayage dépend de l'épaisseur de l'ensemble des disques d'embrayage. Cette épaisseur doit impérativement correspondre à la valeur prescrite, dans le cas contraire, les disques de friction doivent être remplacés.

Cet embrayage anti-hopping a été conçu spécialement pour la RC8.

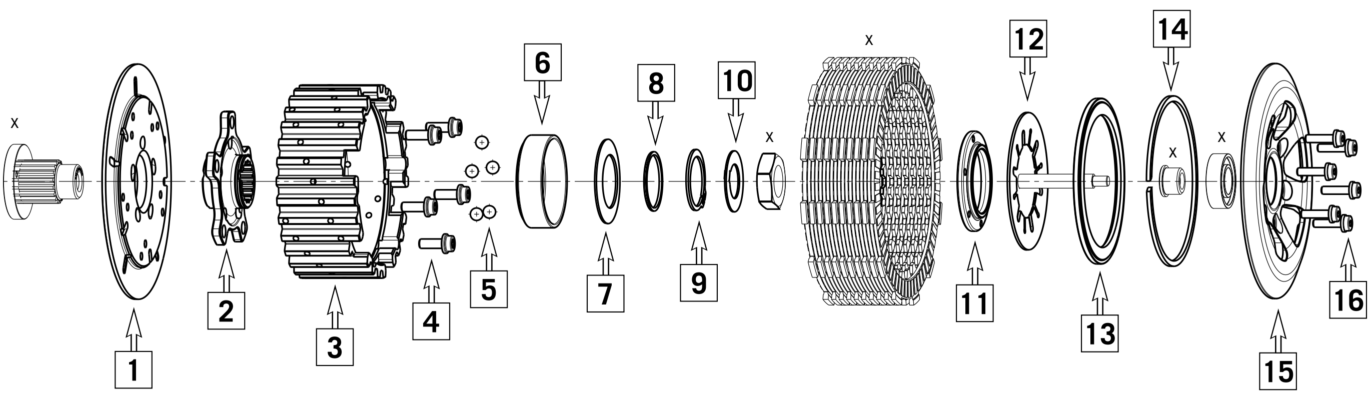


Épaisseur de l'ensemble des disques

Contenu de la livraison :

1x plateau arrière 35° **(1)**
1x moyeu d'embrayage **(2)**
1x noix d'embrayage intérieure **(3)**
5x vis M6x16 **(4)**
5x bille Ø8,0mm **(5)**
1x bague d'actionnement**(6)**
1x ressort anti-hopping 1700N **(7)**
1x ressort anti-hopping 1900N 1900N **(7)** (Standard)
1x ressort anti-hopping 2100N **(7)**
1x entretoise 34x38x1,7 **(8)**
1x circlip A34 **(9)**
1x rondelle frein ø22 **(10)**
1x bague de précontrainte **(11)**
1x ressort principal 1600N **(12)**
1x bague à épaulement 106 **(13)**
1x circlip SB 107 **(14)**
1x plateau de pression **(15)**
6x vis M5x19,5 **(16)**

(** usure limite absolue)



REMARQUE : les pièces désignées par un "x" peuvent être réutilisées sur l'embrayage de série.



Travaux

! ATTENTION

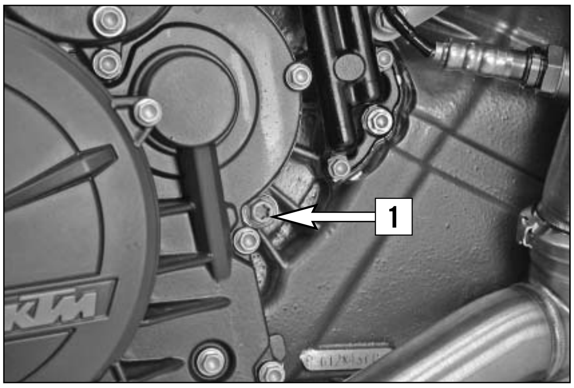
Le moteur doit être froid et propre.

Placer la moto sur sa béquille latérale.
Démonter le cache lateral de droite.

REMARQUE :
Relever légèrement la roue avant. Cela permet d'éviter tout écoulement d'huile lors du démontage du couvercle d'embrayage.

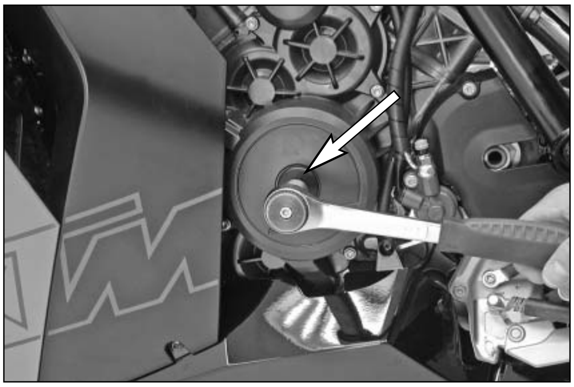


Placer un récipient approprié pour récupérer l'huile susceptible de s'écouler.

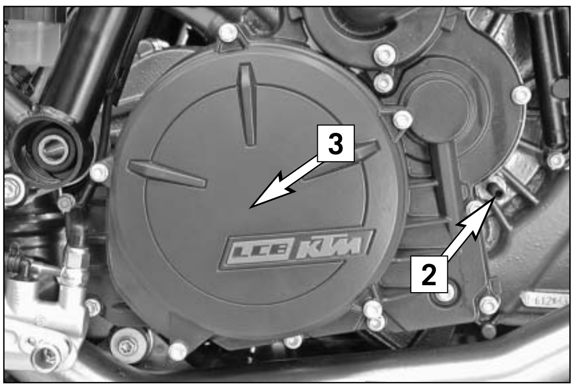


Démontage de l'embrayage de série

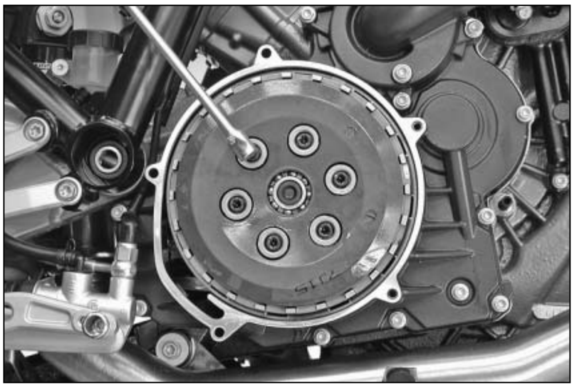
Retirer la vis de carter **(1)**.



Déposer la vis en plastique sur le carter d'allumage et virer le vilebrequin, jusqu'à ce que le point mort haut soit atteint (voir manuel de réparation).



Visser la vis de blocage moteur **61229015000 (2)** et démonter le couvercle extérieur de l'embrayage **(3)**.



Desserrer en croix les vis des ressorts d'embrayage.



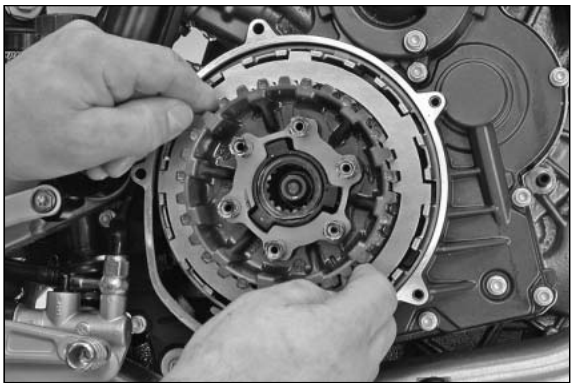
Retirer le plateau de pression.



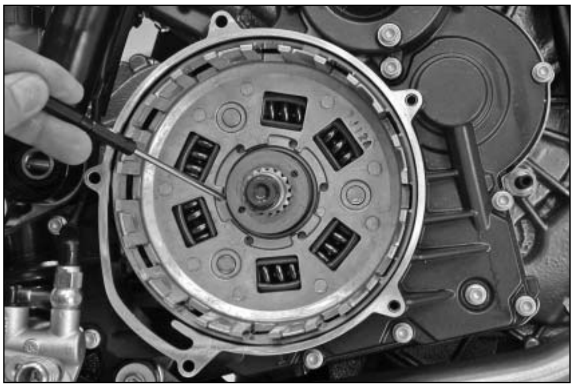
Enfiler un crochet métallique dans l'encoche des lamelles d'embrayage et tirer sur l'ensemble des lamelles d'embrayage pour les sortir. Enlever également la rondelle élastique et la bague d'appui.



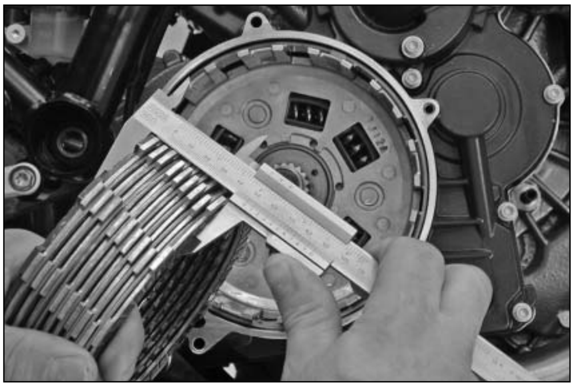
Emmancher le support pour la noix d'embrayage **61229003000** et serrer l'écrou. Retirer l'écrou et la rondelle.



Déposer la noix.



Le disque profilé situé en-dessous reste en place sur

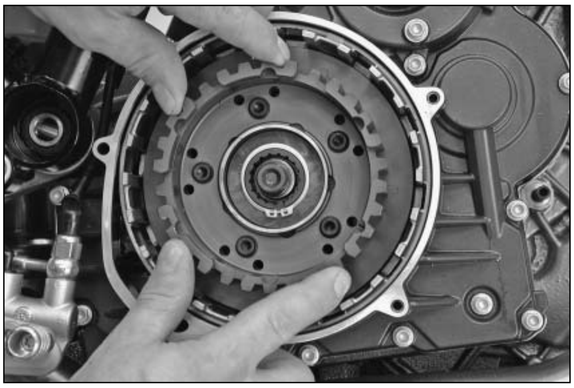


Montage de l'embrayage anti-hopping

Mesurer l'épaisseur du paquet de disques d'origine. La valeur mesurée doit se situer dans la plage **48,3 - 49,3** mm , 48,3 mm étant l'usure limite absolue. Lorsque l'épaisseur du paquet de disques n'est plus conforme à la valeur prescrite, les disques de friction doivent être remplacés.

! ATTENTION

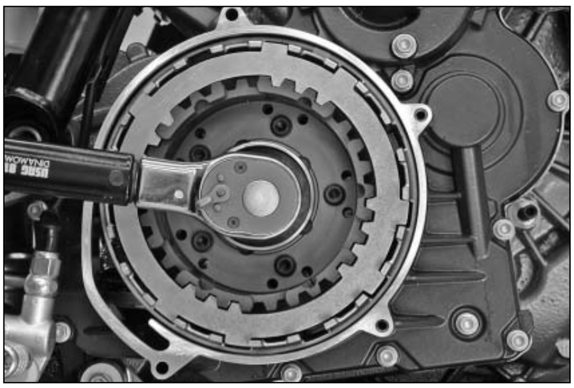
Le fonctionnement de l'embrayage dépend de l'épaisseur de l'ensemble des disques d'embrayage. Cette épaisseur doit impérativement correspondre à la valeur prescrite, dans le cas contraire, les disques de friction doivent être remplacés.



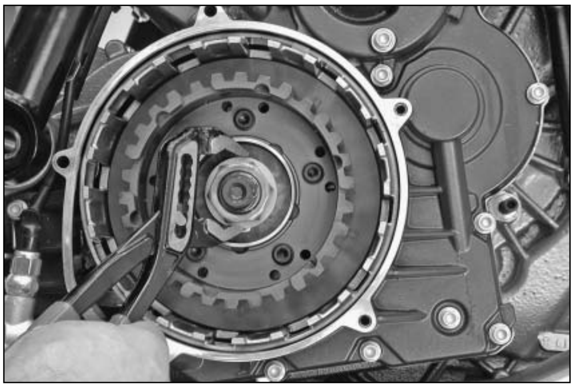
Emmancher l'unité de moyeu d'embrayage prémontée sur l'arbre.



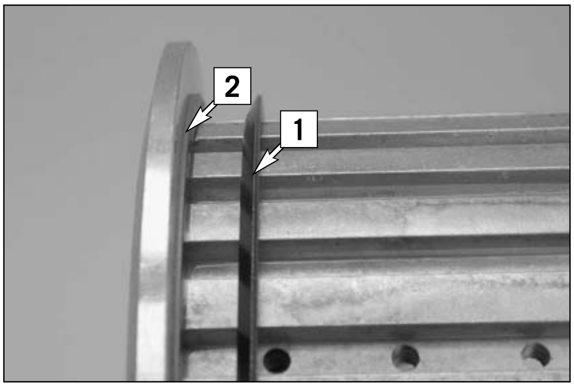
Emmancher la rondelle frein fournie à la livraison, de manière à ce que

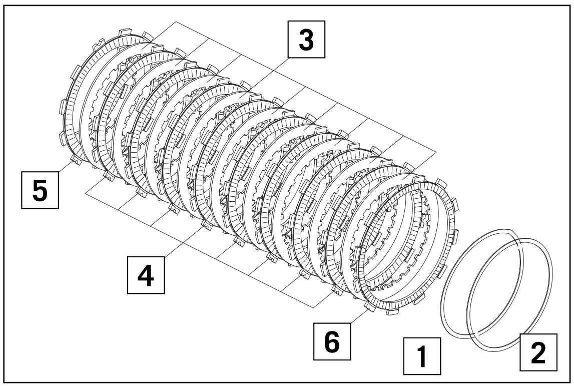


Emmancher le support pour la noix d'embrayage **61229003000**, nettoyer les filetages de l'écrou et de l'arbre, et les graisser. Mettre l'écrou e



Courber la rondelle frein.





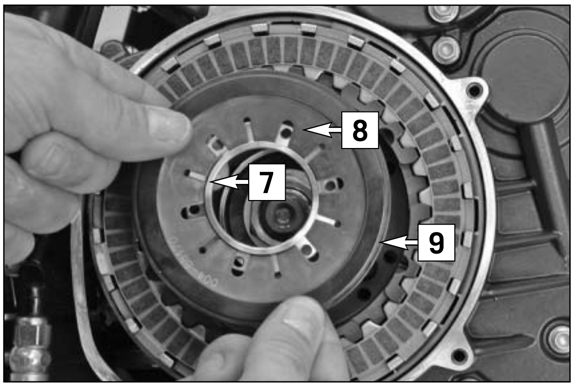
Lamelles d'embrayage

– Monter d'abord la bague d'appui **(2)** puis la rondelle élastique **(1)** avec l'ouverture vers l'extérieur (voir la photo).

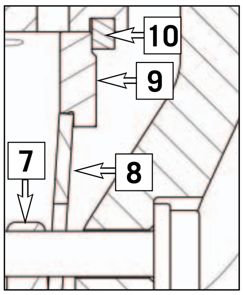
– En commençant par le disque garni intérieur au diamètre intérieur le plus grand **(6)**, placer alternativement 9 disques d'acier **(3)** puis 8 disques garnis **(4)**. Tourner le dernier disque garni **(5)** d'un cran supplémentaire.

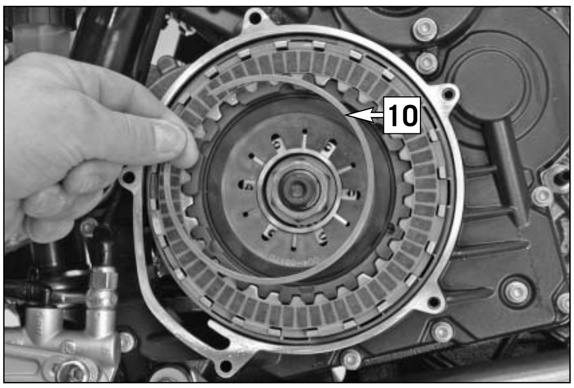
REMARQUE :
– Huiler à fond tous les disques.
– DLe disque garni extérieur **(5)** présente des garnitures plus larges.
– Le disque garni intérieur **(6)** est doté d'un diamètre intérieur supérieur pour loger la bague d'appui et la rondelle élastique.
– Les disques d'acier **(3)** sont découpés, tous les disques doivent être orientés avec l'arête vive dans la même direction, en outre, les encoches rondes sur les disque garnis (pour le démontage) doivent toutes avoir la même position.

1x Rondelle élastique **(1)**	61232034000
1x Bague d'appui **(2)**	61232035000
9x Disques d'acier 2mm **(3)**	61232010000
8x Disque garni 3mm **(4)**	61232011000
1x Disque garni extérieur 3mm **(5)**	61232111000
1x Disque garni intérieur 3,8mm **(6)**	61232012000



Mettre en place la bague de précontrainte **(7)**, le ressort principal **(8)** et la bague à épaulement **(9)**, comme
décrit sur le schéma.





Mettre en place le circlip **(10)** et vérifier sa fixation dans la gorge.



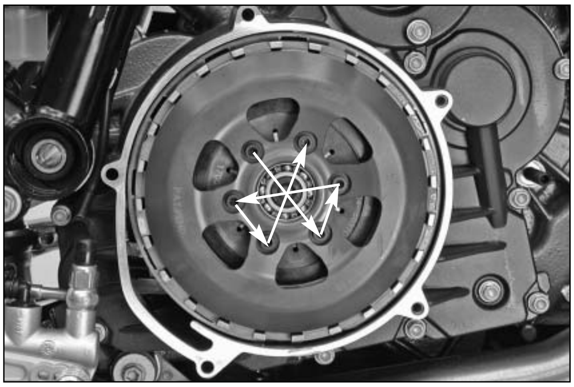
Chauffer le plateau de pression, extraire le palier et l'inspecter.



Mettre en place le palier froid dans le plateau de pression chaud de l'embrayage anti-hopping et l'emmancher jusqu'en butée. Une fois refroidi, le palier doit rester bien en place.



À l'aide d'un petit tournevis, placer le ressort principal et la bague de précontrainte de manière à pouvoir visser les boulons-entretoise à travers les fentes dans le ressort principal, avec la bague de précontrainte.
Mettre en place le plateau de pression.



Serrer les boulons-entretoise uniformément en croix à 8 Nm.

! ATTENTION

Le fonctionnement de l'embrayage dépend des boulons-entretoise. C'est pourquoi seuls les boulons-entretoise fournis à la livraison doivent être utilisés.

Pour effectuer le contrôle final mécanique, tirer sur le levier d'embrayage, le plateau de pression doit alors être libre de ses mouvements.



Contrôler la bague d'étanchéité dans le carter d'embrayage, le remplacer au besoin. Monter le couvercle et serrer les vis à 10 Nm. Déposer la vis de blocage moteur,vérifier le niveau d'huile et contrôler l'étanchéité du moteur.

Réglage de l'embrayage anti-hopping

Pour correspondre au réglage de base déterminé lors d'essais, l'embrayage est doté d'un ressort anti-hopping de 1900N. Le remplacement de ceressort permet d'adapter le comportement "anti-hopping" au style de conduite du pilote.Le kit comprend un ressort plus souple de 1700N et un ressort plus dur de 2 100N. Le ressort plus souple induit une réponse plus doucedu système anti-hopping.



Remplacement du ressort anti-hopping

Déposer le couvercle extérieur d'embrayage et bloquer le vilebrequin avec un outil spécial, comme décrit plus haut. Desserrer les boulons-entretoise uniformément en croix et déposer le plateau de pression.



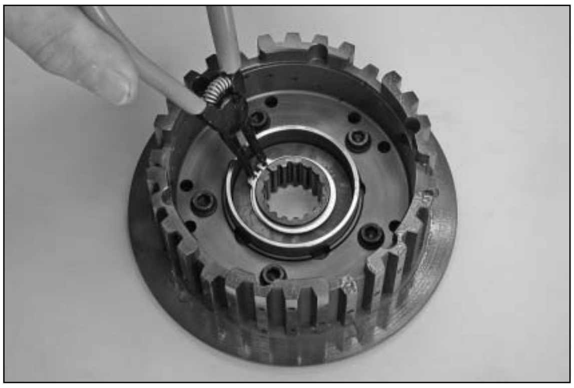
Retirer le circlip et déposer la bague de précontrainte, le ressort principal etla bague à épaulement.



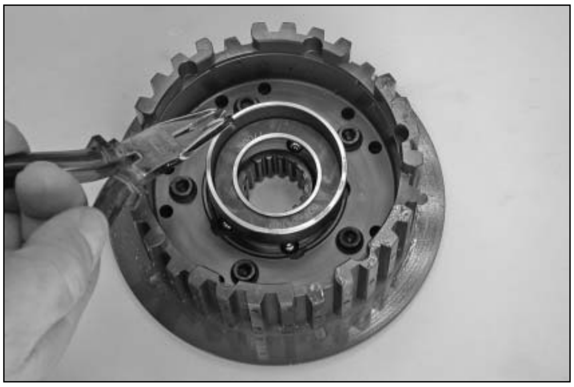
Ouvrir la rondelle frein en la tordant.



Emmancher le support pour la noix d'embrayage et serrer l'écrou.Déposer la rondelle frein et la noix d'embrayage.



Enlever le circlip.



Déposer la bague d'actionnement, le ressort anti-hopping et l'entretoise.



Le ressort anti-hopping peut désormais être remplacé. Procéder au montage dans l'ordre inverse.

REMARQUE : l'arête arrondi de l'entretoise doit pointer vers le ressort anti-hopping.

Consignes générales :

- Le poste de travail doit être propre.
- Si le moteur est démarré dans un local clos, veiller à assurer une ventilation suffisante et l'évacuation des gaz d'échappement.
- Lever la moto sur sol plat et ferme, à l'aide d'un dispositif approprié et la sécuriser une fois levée.
- Les vêtements de travail et l'atelier resp. l'équipement de l'atelier doivent être conformes aux dispositions en vigueur.
- Tenir à distance de la zone de travail toute personne non autorisée ainsi que les enfants.
- Avant de commencer les travaux, couper le moteur et le laisser refroidir pour prévenir tout brûlure due à des pièces chaudes.
- Prudence avec les surfaces chaudes et les flammes ouvertes, la plupart des liquides, tels que le carburant, sont facilement inflammables ou dégagent des vapeurs toxiques.
- Les écoulements de liquide doivent être éliminés dans le respect des dispositions en vigueur.
- Tout usage non conforme des pièces du système anti-hopping est interdit.
- Vérifier avant le montage que le kit d'embrayage anti-hopping est bien complet et en parfait état.
- Vérifier l'état du véhicule avant de monter le kit d'embrayage anti-hopping.
- Nous attirons tout particulièrement votre attention sur le fait que les consignes de sécurité doivent être respectées, nous déclinons toute responsabilité pour les dégâts et blessures pouvant résulter d'un montage incorrect. La garantie est nulle et non avenue en cas d'usage non conforme, de montage incorrect et de modifications.
- Le fonctionnement décrit s'applique à tout véhicule en état d'origine, ne présentant aucun défaut ou non modifiés.
- KTM se réserve le droit de modification du produit et de sa documentation de son propre chef.
- Le kit d'embrayage anti-hopping contient un embrayage multidisque faisant partie intégrante du véhicule, et pour lequel une homologation peut s'avérer requise par les autorités locales.
- Le kit d'embrayage anti-hopping a été certifié par le constructeur du véhicule.
- Une fois le kit d'embrayage anti-hopping monté, une nouvelle homologation du véhicule peut s'avérer nécessaire.

EMBRAGUE ANTI-HOPPING PARA EL MODELO RC8

INSTRUCCIONES DE MONTAJE

! AVISO

¡Leer detenidamente las instrucciones de montaje antes de comenzar los trabajos en el motor/vehículo!

El sistema Anti-Hopping mejora la estabilidad direccional gracias a la reducción del derrapaje en la rueda trasera provocado por el efecto del freno motoral reducir de marcha.

Ventajas:
- La rueda trasera no deja marcas en la calzada al reducir de marcha.
- Mejora de la vida útil del motor y la caja de cambios gracias a que no se producen golpes inducidos por la rueda trasera.

El sistema Anti-Hopping utiliza bolas que, al producirse rampas fuertes en el embrague debido al par de frenado de la rueda trasera, elevan la placa de presión con el fin de reducir la presión de los discos del embrague y facilitar un movimiento controlado de los mismos. Estas bolas trabajan prácticamente sin fricción y proporcionan una respuesta extremadamente suave y precisa.

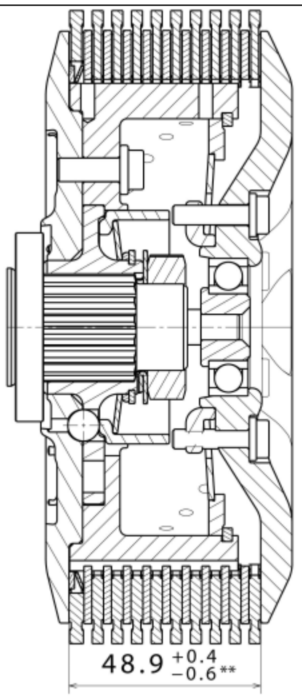
ADVERTENCIA:
La fuerza de los muelles puede influir en las características
En caso de cargas elevadas, el paquete del embrague se deberá comprobar con mayor frecuencia.
Referencia orientativa: más patinaje = más desgaste

MONTAJE Y AJUSTE DEL EMBRAGUE ANTI-HOPPING

! AVISO

El montaje debe realizarse únicamente en un taller especializado autorizado.
El funcionamiento del embrague depende de las dimensiones del paquete de forros. Debe prestarse especial atención a que dicho paquete se corresponda con las dimensiones especificadas, ya que de lo contrario se deberán sustituir los discos de fricción.

Este embrague Anti-Hopping se ha diseñado especialmente para la RC8.

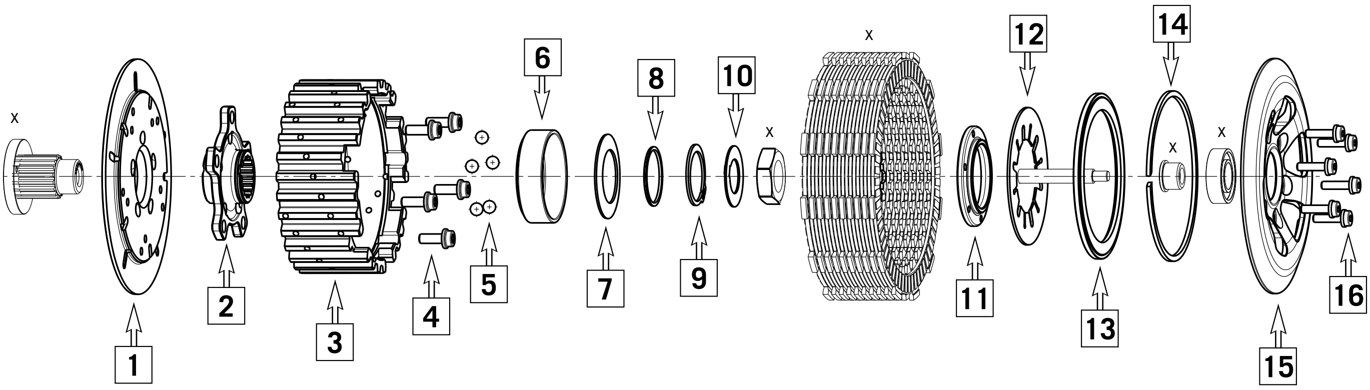


Dimensiones del paquete de forros

Volumen de suministro:

1x Placa de retención 35° **(1)**
1x Buje del embrague **(2)**
1x Disco de arrastre interior del embrague **(3)**
5x Tornillo M6x16 **(4)**
5x Bola Ø8,0mm **(5)**
1x Anillo de accionamiento **(6)**
1x Muelle Anti-Hopping 1700N **(7)**
1x Muelle Anti-Hopping 1900N **(7)** (Standard)
1x Muelle Anti-Hopping 2100N **(7)**
1x Anillo distanciador 34x38x1,7 **(8)**
1x Anillo de retención A34 **(9)**
1x Chapa de retención ø22 **(10)**
1x Anillo de pretensado **(11)**
1x Muelle principal 1600N **(12)**
1x Anillo de etapas 106 **(13)**
1x Anillo de retención PS 107 **(14)**
1x Placa de presión **(15)**
6x Tornillo M5x19,5 **(16)**

(** Límite de desgaste absoluto



NOTA: las piezas señaladas con "x" son piezas del embrague instalado de serie que pueden seguirse utilizando.



Trabajos

! AVISO

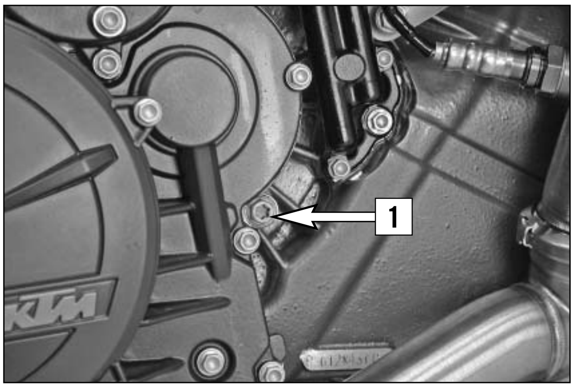
El motor debe estar limpio y frío.

Apoyar la motocicleta sobre el caballete lateral.
Desmontar el carenado lateral del lad

NOTA:
Levantar ligeramente la rueda delantera. De esta forma no se derramará aceite al desmontar la tapa exterior del embrague.

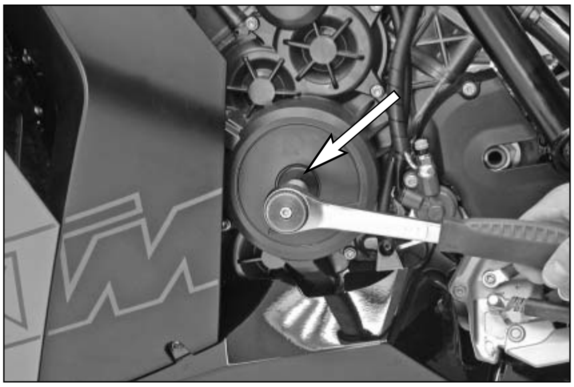


Colocar un recipiente apropiado debajo de la motocicleta para recoger el aceite

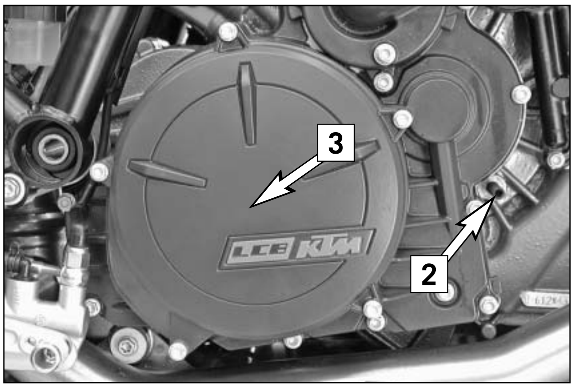


Desmontaje del embrague de

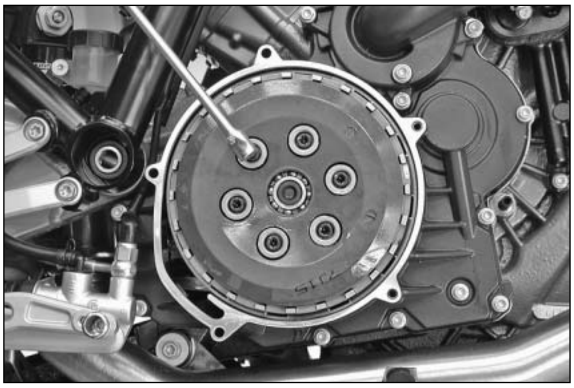
Extraer el tornillo de la carcasa **(1)**.



Extraer el tornillo de plástico de la tapa del encendido y girar el cigüeñal hasta la posición correspondiente al PMS (véase el manual de reparación).



Enroscar el tornillo de bloqueo del motor **61229015000** **(2)** y desmontar la tapa exterior del embrague **(3)**.



Aflojar en cruz los tornillos de los muelles del embrague.



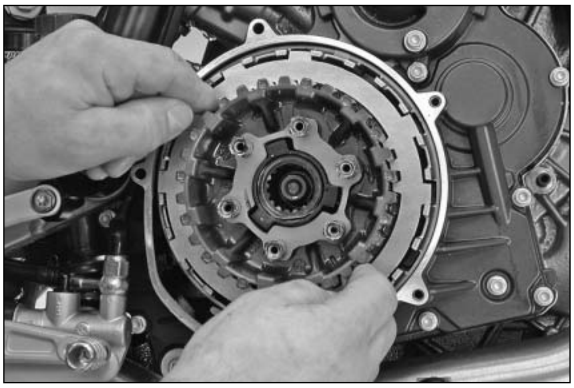
Extraer la cubierta de presión.



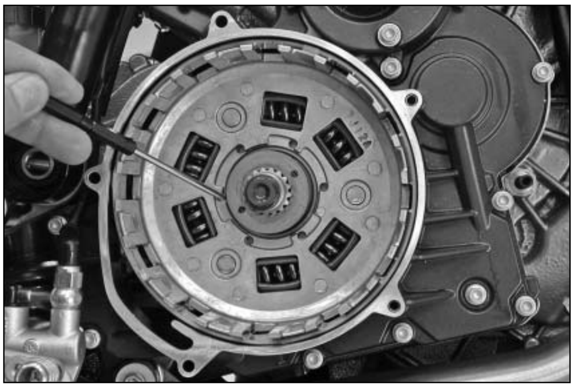
Introducir un gancho de alambre en la escotadura de los discos del embrague y extraer todos los discos de la jaula del embrague. Si fuera necesario, extraer el muelle del disco y el anillo de apoyo.



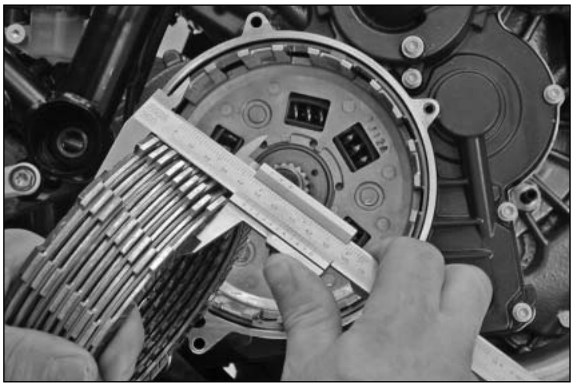
Colocar un soporte para el disco de arrastre del embrague **61229003000** y aflojar la tuerca. Extraer la tuerca y la arandela.



Extraer el disco de arrastre.



El disco perfilado que hay debajo permanece en el árbol.

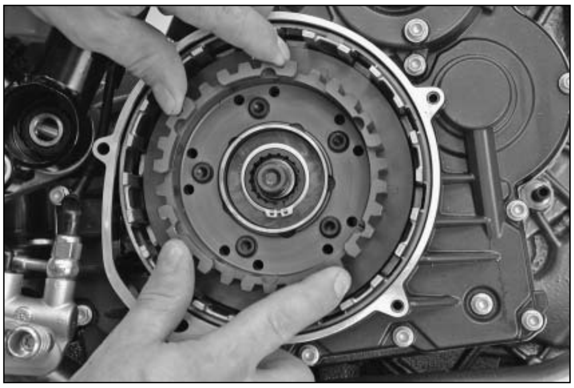


Montaje del embrague Anti-Hopping

Mida el espesor del paquete de discos original. Esta medida debe estar comprendida entre **48,3 y 49,3 mm**, donde 48,3 mm representa el límite de desgaste absoluto. Si el paquete de forros no coincide con la medida especificada se deberán cambiar los forros de fricción.

! AVISO

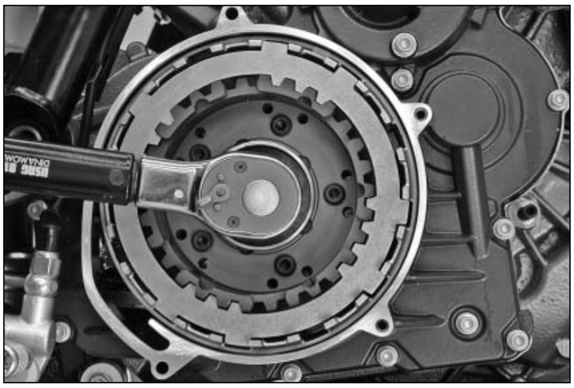
El funcionamiento del embrague depende de las dimensiones del paquete de forros. Debe prestarse especial atención a que dicho paquete se corresponda con las dimensiones especificadas, ya que de lo contrario se deberán sustituir los discos de fricción.



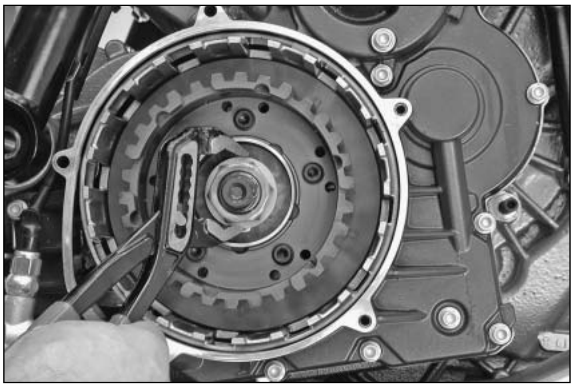
Colocar la unidad del buje del embrague premontada en el árbol.



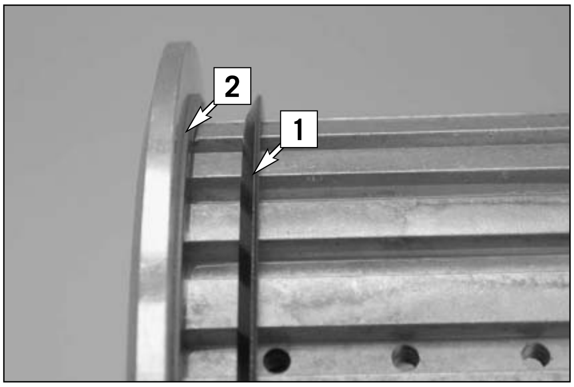
Colocar la chapa de retención suministrada de forma que el estribo curvado engrane en la escotadura de la unidad del buje del embrague.



Colocar un soporte para el disco de arrastre del embrague **61229003000** y limpiar y desengrasar la tuerca y el árbol. Montar la tuerca (Loctite 243 y 130 Nm).



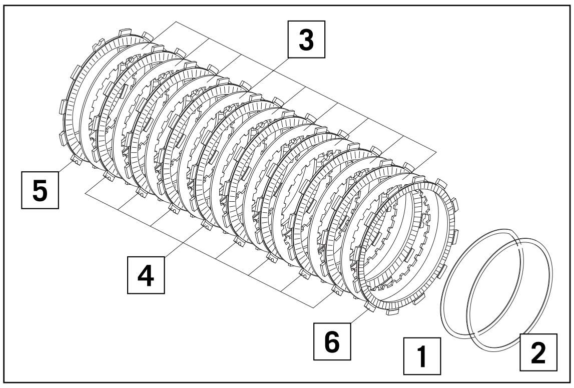
Doblar la chapa de retención.



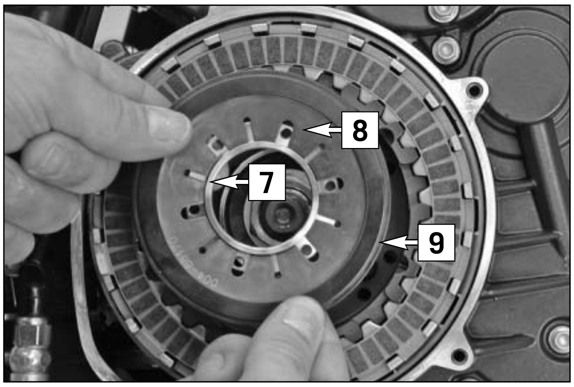
Discos del embrague

– En primer lugar, montar el anillo de apoyo **(2)** y el muelle del disco **(1)** con el lado abierto hacia fuera (véase la ilustración).
– Comenzando por el disco de forro interior de diámetro interior grande **(6)**, introducir alternativamente los 9 discos de acero **(3)** y los 8 discos de forro **(4)**. El último disco de forro **(5)** debe girarse más para que engrane.

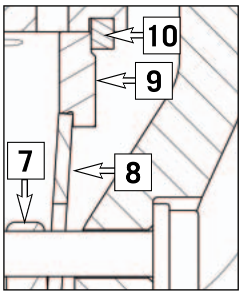
NOTA:
– Lubricar a fondo todos los discos.
– El disco de forro exterior **(5)** tiene elementos de forro más anchos.
– El disco de forro interior **(6)** tiene un mayor diámetro interior para alojar el anillo de apoyo del muelle del disco.
– Los discos de acero **(3)** están troquelados; todos los discos deben colocarse con el borde afilado mirando a la misma dirección y, además, las escotaduras redondas de los discos de forro (para el desmontaje) deben estar en el mismo engrane.

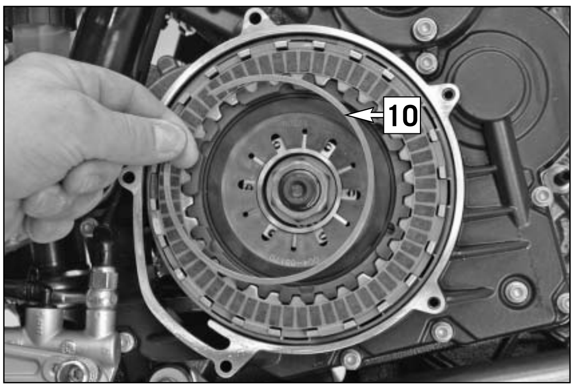


1x Muelle del disco **(1)**	61232034000
1x Anillo de apoyo **(2)**	61232035000
9x Discos de acero 2mm **(3)**	61232010000
8x Discos de forro 3mm **(4)**	61232011000
1x Disco de forro exterior 3mm **(5)**	61232111000
1x Disco de forro interior 3,8mm **(6)**	61232012000



Montar el anillo de pretensado **(7)**, el muelle principal **(8)** y el anillo de etapas **(9)** tal como se muestra en la ilustración.





Montar el anillo de retención **(10)** y comprobar que esté bien colocado en la hendidura.



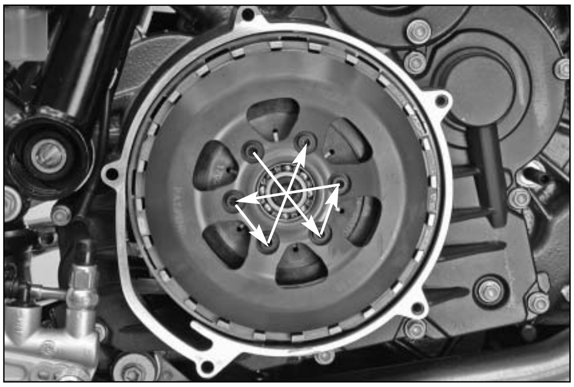
Calentar la cubierta a presión original y extraer y comprobar el cojinete.



Colocar el cojinete frío en la placa a presión caliente del embrague Anti-Hopping y presionarlo hasta el tope. Una vez frío, el cojinete debe quedar colocado con firmeza.



Con ayuda de un destornillador pequeño, colocar el muelle principal y el anillo de pretensado de forma que los tornillos distanciadores se puedan enroscar con el anillo de pretensado a través de la ranura ancha del muelle principal. Montar la placa de presión.



Apretar los tornillos distanciadores en cruz y a 8 Nm de manera uniforme.

! AVISO

El funcionamiento del embrague depende de los tornillos distanciadores. Por este motivo, sólo se pueden utilizar los tornillos distanciadores suministrados.

Para realizar el control mecánico final, apretar la maneta del embrague; la placa de presión debe moverse libremente.



Comprobar el anillo de hermetizado de la tapa del embrague y, de ser necesario, sustituirlo. Montar la tapa y apretar los tornillos a 10 Nm. Extraer el tornillo de bloqueo del motor, comprobar el nivel de aceite y la hermeticidad del motor.

Ajuste del embrague Anti-Hopping

Para el ajuste básico determinado durante las marchas de prueba se ha instalado un muelle Anti-Hopping 1900N. En caso de sustituir el muelle, el "Anti-Hopping" se puede adaptar al estilo de conducción.El juego contiene un muelle más blando con 1700N y otro más duro con 2 100N. El muelle blando provoca una activación más suave del efecto Anti-Hopping.



Sustitución del muelle Anti-Hopping

Desmontar la tapa exterior del embrague y bloquear el cigüeñal con una herramienta especial tal como se explicó anteriormente. Aflojar los tornillos distanciadores en cruz de manera uniforme y extraer la placa de presión.



Desmontar el anillo de retención y extraer el anillo de pretensado, el muelle principal y el anillo de etapas.

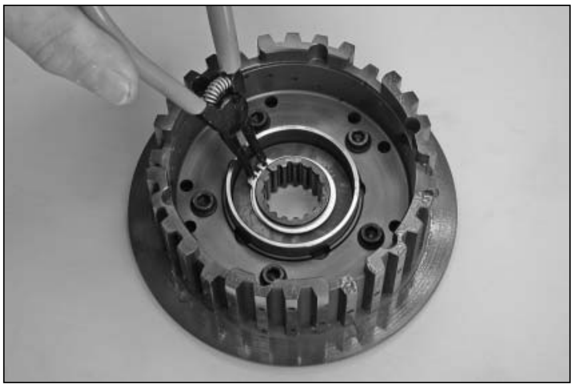


Doblar la chapa de retención.

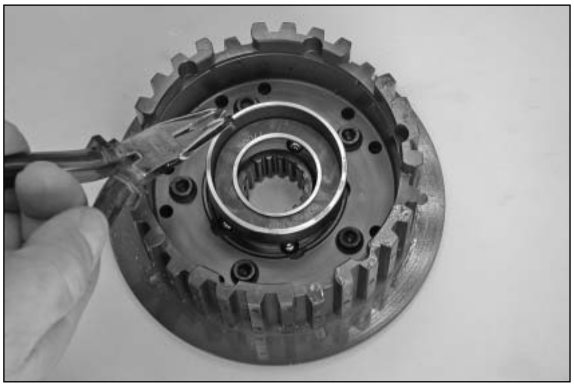


Colocar un soporte para el disco de arrastre del embrague y soltar la tuerca. Extraer la chapa de retención y desmontar el disco de arrastre del embrague.

ESPANOL



Extraer el anillo de retención.



Extraer el anillo de accionamiento, el muelle Anti-Hopping y el anillo distanciador.



Ahora se puede cambiar el muelle Anti-Hopping. El montaje debe realizarse en orden inverso.

NOTA: el borde redondeado del anillo distanciador debe estar mirando al muelle Anti-Hopping.

Notas generales:

- Trabajar únicamente en un lugar limpio.
- En caso de poner en marcha el motor en un recinto cerrado, procurar siempre una ventilación y una extracción de gases suficientes.
- La motocicleta sólo se debe elevar sobre una base sólida y utilizando un dispositivo apropiado, y cuando está elevada debe asegurarse.
- Utilizar ropa de trabajo y herramientas y trabajar en un taller que cumplan con la normativa en vigor.
- Mantener alejados de la zona de trabajo a las personas no autorizadas y a los niños.
- Antes de comenzar a trabajar, parar el motor y dejarlo enfriar a fin de prevenir posibles quemaduras con las piezas calientes.
- Tener cuidado con las superficies calientes y las llamas abiertas, puesto que la mayoría de líquidos (como por ejemplo el combustible) son fácilmente inflamables y generan vapores nocivos.
- Eliminar los derrames de líquido de acuerdo con la normativa.
- Queda prohibido utilizar los componentes Anti-Hopping de manera distinta a la prevista.
- Antes de realizar el montaje, comprobar si el juego de embrague Anti-Hopping está completo y en perfecto estado.
- Antes de montar el juego de embrague Anti-Hopping, comprobar el estado del vehículo.
- Se recomienda prestar especial atención a todas las normas de seguridad, puesto que no respondemos de los daños materiales y personales derivados de un montaje incorrecto. En caso de uso inapropiado, montaje incorrecto o modificación, la garantía quedará invalidada.
- Las funciones detalladas sólo son válidas para vehículos en su estado origina, que no hayan sufrido daños ni modificaciones.
- KTM se reserva el derecho a realizar modificaciones en el producto y en la documentación por cuenta propia.
- El juego de embrague Anti-Hopping contiene un embrague multidisco que pasará a formar parte del vehículo y que posiblemente requiera una homologación en relación a la legislación local aplicable.
- El fabricante del vehículo ha comprobado el juego de embrague Anti-Hopping.
- Al concluir el montaje del juego de embrague Anti-Hopping es probable que el vehículo requiera una nueva homologación.